

MIROSLAV MACKA

K OTÁZCE STRUKTURY DOJÍŽDĚNÍ DO PRÁCE

Úvod

Podle usnesení celostátní konference KSČ z r. 1960 má být další rozvoj národního hospodářství ČSSR zajištěn mimo jiné též dalším růstem zaměstnanosti. Na celkovém růstu zaměstnanosti se mají významně podílet ženy.

S rostoucím podílem žen na celkové zaměstnanosti nabývá stále většího významu studium mnohých problémů, které, pokud zaměstnanost žen neměla tak masový charakter, nevystupovaly s takovou naléhavostí do popředí. Jednou skupinou závažných problémů, které se dotýkají jak růstu zaměstnanosti obecně, tak zvláště růstu zaměstnanosti žen, jsou otázky, které jsou spojeny s dojížděním do zaměstnání.

Neúměrně velká dojíždka do zaměstnání není u nás jevem novým. Zdědili jsme ji z kapitalismu jako jednu z disproporcí, kterou se nám doposud nepodařilo odstranit. Svědčí o tom již prvá šetření, která byla po válce u nás provedena. Například koncem roku 1945 dojíždělo denně i nedenně do Ostravy zhruba 30 000 pracujících, do Gottwaldova asi 15 000, do Olomouce asi 7 000 zaměstnanců a do Brna dojíždělo 30 000 pracujících (14, str. 74 : 10). V důsledku velmi rychlého tempa industrializace, kterému dosavadní tempo bytové výstavby v průmyslových centrech nemohlo stačit, rozsah již dříve velké dojíždky do zaměstnání soustavně rostl (zvláště v období prvního pětiletého plánu) a tak již v roce 1959 dojížděla v ČSSR do zaměstnání téměř třetina všech pracujících, nepočítaje dopravní prostředky místní dopravy.

I když převážnou část dojíždějících do zaměstnání tvoří muži, přece s růstem zaměstnanosti žen docházelo k tomu, že s počátku poměrně malý podíl žen na dojíždce do zaměstnání se v průběhu let sice pomalu, ale stále zvětšoval. Náznorný příklad nám pro to skýtají výsledky některých průzkumů dojíždění do zaměstnání, které u nás byly provedeny. Tak podle průzkumu ředitelství ČSD v Brně, provedeného k 1. IV. 1949 podílely se ženy na dojíždce na území bývalého Brněnského kraje 22,2 %, na celkové dojíždce do Brna činil podíl žen 24,1 %. Ale v průzkumu dojíždění do zaměstnání, provedeném k 1. IV. 1957 bylo zjištěno, že podíl dojíždějících žen činil na celém území kraje již 28,0 % a na dojíždce do zaměstnání do Brna činil 26,2 %. Už výsledky těchto dvou průzkumů ukazují, jak na území bývalého Brněnského kraje významně vzrostla dojíždka žen do zaměstnání.

Proto pozornost, věnovaná této otázce má svoje plné opodstatnění. Kromě toho je třeba, aby v zájmu důsledného odstraňování vzdálené a neracionální dojíždky do zaměstnání byly pro budoucí zásahy plánovacích a jiných orgánů poskytnuty spolehlivé podklady.

Výsledky dosavadních studií dojíždění do zaměstnání podle pohlaví a rodinného stavu dojíždějících

Vzhledem k tomu, že pohyb obyvatelstva dojížděním do zaměstnání je dnes jevem světovým, je mu věnována v naší i zahraniční literatuře stále rostoucí pozornost. Hospodářská geografie i jiné obory se tímto jevem zabývají již přes padesát let (5, str. 717). V současné době je literatura o dojíždění do zaměstnání již značně rozsáhlá.

Podle jejího zaměření lze práce rozdělit do dvou skupin. Do první skupiny lze zařadit práce, v nichž dojíždění do zaměstnání je jedním z důležitých kritérií při studiu jiného problému. V této skupině jsou nejpočetnější práce, které mají oblastně geografické zaměření. Otázky dojíždění do zaměstnání jsou v nich analyzovány v rámci celého komplexu jevů určité oblasti. Počet prací je zde dnes již tak rozsáhlý, že i pouhý výběr literatury by byl obtížný. Jenom nepublikovaná práce M. Berndtové (1) z roku 1959 uvádí pouze pro území Německa 430 titulů (!). Proto se omezujeme pouze na novější čs. práce z této skupiny. Nejnovější je Blažkův příspěvek k otázce hospodářsky málo rozvinutých okresů plzeňské oblasti (2, str. 275). Dále lze uvést práce, věnované otázkám vymezení hranic měst (16), otázkám sféry vlivu jednotlivých center (17, 18), otázkám mobility obyvatelstva (6) a otázkám spojeným s problematikou územního plánování (7).

Do druhé skupiny lze zařadit práce, které se zabývají studiem dojíždějí do zaměstnání jako hlavním problémem. Z našich autorů je to např. Macka (8), Mrkos (10), Šilhan (14, 15), ze zahraničních autorů např. Brunck (3), Dickinson (4), Hartsch (5), Nellner (11), Straszewicz (12), Zala (19), Zawadski (20, 21) a jiní.

Do této kategorie patří u nás též četné nepublikované průzkumy, prováděné jednak plánovacími odbory bývalých a dnešních krajských a okresních národních výborů a Státním ústavem pro rajónové plánování v Praze, jednak průzkumy dalších institucí a podniků (např. Státní banky, Ředitelství drah), které mají na poznání dojíždějí do zaměstnání mimořádný zájem. Bohužel žádná z prací, uváděných v předchozích odstavcích se nezabývá speciálně otázkou pohlaví a rodinného stavu dojíždějících. Některé z těchto i značně rozsáhlých prací, jako je např. práce Brunckova (3) se sice dojíždějí žen dotýkají, ale pouze obecně a spíše ve spojitosti s problémy, které souvisí specificky s otázkou obecného zvyšování zaměstnanosti žen. Pokud je nám známo, není tato otázka rozebírána ani v dalších, zde necitovaných pracích.

V zájmu věci zaměříme se proto nejen na otázku, zda a jak specificky se projevuje dojíždějí u žen, ale i na širší hledisko, tj. na rozdily v dojíždějí do zaměstnání podle pohlaví a rodinného stavu dojíždějících.

Použité prameny a metoda jejich zpracování

Jako podkladů bylo pro tuto studii použito materiálů ze šetření dojíždějí do zaměstnání, které bylo provedeno v bývalém Brněnském kraji k 1. IV. 1957. Závěry, které dále předkládáme se tedy vztahují k tomuto roku. Zmíněné šetření vyplynulo z potřeby SÚRP při provádění rajónových průzkumů. I když šetření bylo provedeno jako samostatná akce, bylo ve skutečnosti součástí mnohem širšího průzkumu. Šetření provedl KNV v Brně prostřednictvím podniků (závodů) a jiných provozoven, úřadů atp. a podléhaly mu všechny osoby trvale zaměstnané na katastru jiné obce, než je jejich bydliště, pokud dojíždějí do práce v Brněn-

ském kraji. Šetření bylo provedeno formou dotazníku, který obsahoval dvě skupiny otázek. Prvá skupina se týkala dojíždky přímo (název a sídlo podniku, provozovny, věk, pohlaví a rodinný stav dojíždějících, charakter dojíždky, použitý dopravní prostředek aj.), druhá skupina otázek měla umožnit podrobnější analýzu jevu a rozšiřovala z různých aspektů poznatky, získané zodpovězením otázek hlavních.

Již pouhý neúplný výčet ukazatelů, které jsme uvedli, ukazuje, že problém pohlaví a rodinného stavu dojíždějících je pouze jedním z celého komplexu otázek, v rámci tohoto průzkumu šetřených

Otázku, jak se projevuje vliv pohlaví a rodinného stavu dojíždějících jsme studovali na příkladu dojíždění do zaměstnání do města Brna. Aby otázku bylo možno prozkoumat co nejvšestranněji, byla studována též zvláště u vybraných odvětví města Brna a to u strojírenství celkem, u velkých strojírenských podniků, u strojírenských podniků malých a středních, u spotřebního průmyslu, u výrobních odvětví (včetně stavebnictví a dopravy) bez strojírenství, u výrobních odvětví (včetně stavebnictví a dopravy) celkem a u nevýrobních odvětví. Při studiu dojíždky podle vybraných odvětví byla do výrobních odvětví zahrnuta jak dojíždka do výrobních podniků, tak i dojíždka do podniků nevýrobních (např. výzkum atp.), které jsou spjaty s problematikou příslušných výrobních odvětví. Mimoto byla tatáž otázka studována zvláště u největších strojírenských podniků města Brna (První brněnská strojírna, Královopolská strojírna, ZKL - Líšeň a Závody Jana Švermy). Dále byla otázka již pouze informativně prozkoumána u některých vybraných podniků spotřebního průmyslu. Tím bylo možno jev analyzovat nejen u dojíždky do Brna jako celku, ale jít přes jednotlivá odvětví až k základním výrobním jednotkám — závodům a získat tím přehled i o eventuálních jiných vlivech na dojíždění, než jsou ty, které jsou dány pohlavím a rodinným stavem dojíždějících.

Vzhledem k tomu, že při šetření byl za dojíždějícího považován každý pracující, který překračuje při pohybu za prací hranici obce, není dojíždka do zaměstnání do Brna studována podle rozmístění skutečných sídel (v sídelně geografickém smyslu). Jako jednotka je tu posuzována obec v administrativním smyslu, ať už se skládá z jednoho, nebo více samostatných sídel. Pokud se taková obec skládá z více sídel, je za hlavní považováno to sídlo, podle kterého je administrativní jednotka (obec) nazvána. Jinak nebylo možno postupovat, neboť dojíždějící v příslušné rubrice dotazníku vyplňovali pouze jméno administrativní obce.

Toto hledisko, podle kterého bylo šetření provedeno, mělo přirozeně vliv na možnost stanovit skutečnou délku cesty do zaměstnání, absolvovanou dojíždějícím, a na výpočet spotřeby času, spotřebované při cestě do Brna. U obce, která je administrativní jednotkou a která je současně tvořena jedním sídlem, je vzdálenost absolvovaná pracujícím při cestě do zaměstnání vzdáleností skutečnou. Avšak tam, kde se administrativní obec skládá z více samostatných sídel (i když nebereme v úvahu samoty), je skutečná vzdálenost, absolvovaná pracujícími při cestě do zaměstnání, ve skutečnosti vzdáleností, absolvovanou ze sídla, podle kterého je administrativní jednotka nazvána. Ostatní sídla téže administrativní jednotky nejsou (lépe řečeno nemohla být) při posuzování vzdálenosti brána v úvahu.

Při posuzování délky cesty do zaměstnání byla za výchozí (nulovou vzdálenost) zvolena poloha hlavního nádraží ČSD a ČSAD (která v Brně leží těsně vedle sebe).

Při průzkumu dojíždění z 1. IV. 1957 nebyly při šetření pohlaví a rodinného stavu dojíždějících opomenuty kromě hlavních kategorií (ženatý - vdaná, svo-

bodný - svobodná) ani kategorie ostatní (rozvedený - rozvedená, vdovec - vdova, druh - družka). Abychom při studiu dojíždky do zaměstnání podle rodinného stavu ji neroztříštili do většího počtu skupin, nepostupovali jsme podle uvedených kategorií, které mají spíše charakter společensko-právní, ale postupovali jsme podle hlediska sociálně ekonomického. Zde je postavení druha (družky) obdobné postavení ženatého (vdané). Obdobně postavení vdovce a vdovy je (i přes určité rozdíly) obdobné postavení svobodných dojížděcích. K tomu nás vedly poznatky o velmi rozdílné možnosti využití mimopracovní doby u těchto dvou kategorií. U ženatých mužů a vdaných žen se na mimopracovní volné době podílí významně péče o rodinu. Ta je tak náročná (děti), že významně ovlivňuje i délku doby, kterou je možno obětovat na cestu do zaměstnání. Situaci by ještě lépe osvětlilo, kdyby u kategorie ženatých mužů a vdaných žen bylo rozlišeno, zda jde o dojížděcí bezdětné, či s dětmi a kolika. Bohužel charakter podkladů nám toto neumožnil. Naopak u svobodných obou pohlaví (a podobně i u většiny vdovců a vdov) tato časově náročná péče o rodinu odpadá. Proto jsme příslušné kategorie sloučili v jednu, kterou jsme nazvali podle kategorie vedoucí (ženatí - vdané, svobodní - svobodné).

Zde vyvstal jediný závažný problém u kategorie rozvedených obou pohlaví. U rozvedených mužů zařazení do kategorie svobodných nebylo problémem. V kategorii rozvedených žen jsou však též takové, které mají děti. Jejich postavení nelze tedy s příslušnou kategorií svobodných vůbec ztotožňovat. Toho jsme si byli plně vědomi, avšak chyběly nám podklady, abychom mohli takové ženy zařadit do skupiny žen vdaných. Na druhé straně však počet takových žen není mezi dojížděcími tak významný, aby mohl nějak ovlivnit výsledky, získané ve skupině žen svobodných.

Dojíždka do zaměstnání je jednou z forem překonávání nesouladu mezi nedostatkem pracovních sil v určitém místě pracoviště a přebytkem pracovních sil v určitém místě bydliště. Mezi místem bydliště a místem pracoviště musí pracující překonat vždy určitou vzdálenost. Proto je dojíždka do zaměstnání typickým prostorovým jevem. Její dva póly a to pól výchozí a konečný jsou vzájemně vždy v prostorovém vztahu. Tento vztah je vztahem stabilním. Ať se jakkoli mění kvalita vztahů obou pólů, tj. situace v místě pracoviště, nebo v místě bydliště, zůstává jejich prostorový vztah nezměněn. Proto studium dojíždky podle prostorových vztahů, tedy podle vzdálenosti je objektivním obrazem intenzity tohoto jevu v prostoru.

Proto jsme též při studiu dojíždění do zaměstnání do Brna podle pohlaví a rodinného stavu zvolili za základ toto kritérium, tj. studium dojíždění do zaměstnání podle délky cesty do zaměstnání, dojížděcím skutečně absolvované.

Druhou stránkou těchto prostorových vztahů je však spotřeba času, nutná k dosažení místa pracoviště z místa bydliště každého jednotlivého dojížděcího. Proto by otázkou bylo správné zkoumat i z tohoto hlediska. Vzniká tu však určitá komplikace způsobená tím, že stejně vzdálené pracoviště lze dosáhnout za různě dlouhou dobu a naopak za stejně dlouhou dobu lze urazit různě dlouhou délku cesty do zaměstnání. Abychom se tedy vyhnuli dvěma kombinačním tabulkám, omezili jsme se na studium podle kritéria prvního, tj. délky cesty do zaměstnání.

Pro osvětlení vztahu mezi vzdáleností, absolvovanou při cestě do zaměstnání a spotřebou času uvádíme alespoň údaje o průměrné spotřebě času podle 5 km kategorií u dojíždky do Brna jako celku a u vybraných odvětví (viz tabulku A). Při stejné délce cesty do zaměstnání kolísá pak u jednotlivců skutečná spotřeba času kolem středních hodnot, uváděných v tabulce.

Celkový obraz dojíždění do zaměstnání do Brna v roce 1957

K 1. IV. 1957 dojíždělo do Brna celkem 26 349 dojíždějících (z území bývalého kraje).¹⁾ V tomto souboru není zahrnuto 1 060 dojíždějících do Brna z území, ležících mimo bývalý Brněnský kraj. Poněvadž tato mimokrajská dojízdka do Brna je v celkovém souboru zcela bezvýznamná, neboť činí pouze 3,9 % všech dojíždějících, nebudou tím celkové závěry nijak ovlivněny. Zmíněných 26 349 dojíždějících představovalo zhruba necelou $\frac{1}{6}$ veškeré zaměstnanosti v Brně. Z toho bylo 24 542 (93,3 %) dojíždějících denních a 1 757 (6,7 %) dojíždějících nedenních. Podíl mužů činil 74,7 % (19 681 dojíždějících), žen bylo mezi dojíždějícími 25,3 % (6 668). Z celkového počtu 19 681 dojíždějících mužů bylo 14 856 ženatých (75,5 %) a 4 825 svobodných (24,5 %). Z 6 668 dojíždějících žen bylo 2 533 vdaných (38,0 %) a 4 185 žen svobodných (62,0 %).

Tabulka A — Průměrná spotřeba času připadající na jednoho dojíždějícího do Brna celkem, strojírenství celkem, výrobních odvětví celkem, spotřebního průmyslu a nevýrobních odvětví k 1. IV. 1957. (V minutách, za jednu cestu)

Vzdálenost (v km) Od — do	Brno celkem	Stroj- renství celkem	Výrobní odvětví celkem	Spotřební průmysl celkem	Nevýrobní odvětví celkem
0,0— 4,9	—	—	—	—	—
5,0— 9,9	41,6	46,9	50,1	46,2	43,3
10,0—14,9	58,6	62,4	63,1	55,5	54,6
15,0—19,9	66,6	70,9	71,7	69,5	61,8
20,0—24,9	83,9	87,3	89,9	79,2	75,9
25,0—29,9	94,4	99,5	105,1	90,7	67,1
30,0—34,9	101,2	103,1	111,4	97,6	77,7
35,0—39,9	108,4	114,7	122,1	110,9	81,0
40,0—44,9	115,7	118,8	123,9	115,7	115,7
45,0—49,9	121,4	126,2	135,1	117,6	117,1
0,0—49,9	76,9	80,8	83,7	70,8	65,6
0,0—∞	80,0	84,1	86,8	72,4	68,7

Na dojízdku do výrobních odvětví (včetně stavebnictví a dopravy) připadalo 87,8 %, zbytek (12,2 %) připadal na dojízdku do odvětví nevýrobních. Největší podíl z celkové dojízdky připadal na dojízdku do strojírenství — 11 293 dojíždějících (42,8 %). Z toho připadalo na čtyři největší strojírenské podniky 7 375 dojíždějících (28,0 % všech dojíždějících a 65,3 % dojíždějících do strojírenství), zbytek připadal na malé a střední strojírenské podniky. Na odvětví spotřebního průmyslu připadalo 3 048 dojíždějících (11,6 % všech dojíždějících do Brna).

¹⁾ Šilhan (15, str. 889) udává 26 436 dojíždějících. Rozdíl je způsoben tím, že jsme vyloučili některé nejasné případy.

Dojíždka do Brna a do vybraných odvětví a podniků podle pohlaví a rodinného stavu

Jak jsme již uvedli, mají v dojíždce do zaměstnání do Brna, podobně jako je tomu i u celého bývalého Brněnského kraje i v celostátním měřítku rozhodující podíl muži, kteří činí tři čtvrtiny všech dojíždějících do Brna. I když podíl dojíždějících žen není vysoký relativně, přece však v absolutním množství je i počet dojíždějících žen značný.

Sledujeme-li podíly dojíždějících mužů a žen podle jednotlivých vybraných odvětví a podniků, vidíme značné rozdíly. Zde se můžeme omezit na rozbor dojíždky žen, neboť tím je současně osvětlena dojíždka mužů, jejíž podíly jsou na celkové dojíždce do zaměstnání opačné. S nejvyšším podílem dojíždějících žen se setkáváme u spotřebního průmyslu, kde ženy činí nadpoloviční většinu dojíždějících (54,8 %). Naopak nejnižší podíl dojíždějících žen vykazuje odvětví strojírenství (19,4 %). Absolutně vůbec nejnižší podíl dojíždějících žen vykazuje kategorie velkých strojírenských podniků (19,9 %). Z předchozích údajů také vyplývá, že mezi podílem žen na dojíždce do určitého průmyslového odvětví a podíly žen vůbec v příslušném odvětví zaměstnaných existuje korelace.

Zatímco podíly mužů a žen na celkové dojíždce do zaměstnání podle jednotlivých odvětví značně kolísají, bylo složení dojíždějících mužů a žen podle rodinného stavu u všech odvětví značně stabilní. Všimneme-li si složení žen vidíme, že kromě spotřebního průmyslu, kde vdané ženy činí mezi dojíždějícími ženami 43,5 %, pohybuje se podíl vdaných žen na celkové dojíždce žen zhruba mezi 35—40 % celkové dojíždky žen. Podobně, jako je nejnižší podíl dojíždějících žen u kategorie velkých strojírenských podniků na celkové dojíždce do zaměstnání, je tu nejnižší i podíl vdaných žen na celkové dojíždce žen. Podobně stabilní je podíl ženatých mužů na celkové dojíždce mužů do zaměstnání. Podíl ženatých mužů na celkové dojíždce mužů se pohybuje mezi 70—80 %. Nejnižší podíl ženatých dojíždějících mužů nacházíme u kategorie velkých strojírenských podniků (68,3 %). Je to důsledek velmi rychlého růstu těchto podniků. V zájmu zabezpečení tohoto rychlého růstu pracovními silami byly kvoty učňů z mimo-brněnských okresů a nábor mladých pracovních sil obecně značně vysoké.

Dále si všimneme dojíždky podle dvou hlavních skupin dojíždějících, a to podle skupiny dojíždějících do 49,9 km a podle skupiny dojíždějících nad 50,0 km. Tyto dvě skupiny nebyly zvoleny libovolně. Sledujeme-li u jednotlivých odvětví četnosti dojíždějících podle 5 km kategorií, vidíme, že u většiny případů dochází mezi 45—55 km k výrazné změně v dojíždění do zaměstnání (viz tab. č. 3 a grafy č. 1—9). Proto jsme zde vedli hranici mezi první skupinou, vyznačující se značnou dojíždkou do zaměstnání a mezi druhou skupinou, u níž je dojíždka do zaměstnání již málo významná. U žen, u nichž je dojíždka koncentrovanější, dochází k podobné změně ještě ve 30 km. Proto jsme u žen sledovali ještě skupinu žen, dojíždějících do 29,9 km.

Sledujeme-li dojíždějící muže a ženy zvlášť podle těchto skupin, zjišťujeme ve srovnání s celkovou dojíždkou mužů a žen značné rozdíly (viz tabulky 1—2). U skupiny mužů dojíždějících o 49,9 km je s výjimkou dojíždky do nevýrobních odvětví a velkých strojírenských podniků podíl mužů poněkud nižší, než podíl mužů na celkové dojíždce do zaměstnání do toho kterého odvětví a naopak u skupiny mužů, dojíždějících nad 50,0 km je podíl mužů (opět s výjimkou dojíždky do nevýrobních odvětví a velkých strojírenských podniků) vyšší, než podíl mužů na celkové dojíždce do zaměstnání do jednotlivých odvětví města Brna. U žen je tento obraz opačný. Důvody byly již uvedeny v předchozím textu.

Tabulka č. 1 — Podíl mužů na celkové dojízdce do zaměstnání a ženatých mužů na dojízdce mužů podle skupin dojíždějících do 49,9 km a nad 50,0 km k l. 4. 1957 (v %).

O d v ě t v í	Podíl mužů na dojízdce celkem	Z toho činili ženatí muži v % (všichni muži = 100%)	Podíl mužů na dojízdce do 49,9 km	Z toho činili ženatí muži v % (všichni muži = 100%)	Podíl mužů na dojízdce nad 50,0 km	Z toho činili ženatí muži v % (všichni muži = 100%)
Brno celkem	74,7	75,5	74,5	76,7	77,0	54,6
Strojírnoství celkem	80,6	70,1	80,6	72,1	79,9	39,3
Velké strojírenské podniky celkem	80,8	68,3	81,1	70,8	77,3	42,6
Z toho:						
První brněnská strojírna	(89,9)	(70,6)	(87,1)	(72,7)	(89,8)	(37,5)
Královopolská strojírna	(90,0)	(66,4)	(89,4)	(70,5)	(94,7)	(32,7)
ZKL — Líšeň	(74,1)	(67,2)	(74,5)	(70,5)	(70,5)	(28,5)
Závody Jana Švermy	(78,3)	(73,5)	(78,8)	(75,1)	(72,6)	(54,5)
Malé a střední strojírenské podniky celkem	80,2	73,5	79,8	75,6	88,3	30,1
Výrobní odvětví bez strojírenství (včetně dopravy a stavebnictví) celkem	70,0	80,5	69,7	81,2	76,0	68,5
Výrobní odvětví (včetně dopravy a stavebnictví) celkem	75,2	75,0	75,0	76,4	78,1	52,4
Spotřební průmysl	45,2	76,5	45,0	77,1	51,2	54,8
Nevýrobní odvětví	70,5	78,7	70,8	78,7	65,5	78,3

Údaje uvedené v závorce jsou vypočteny podle polohy podniku.

Sledujeme-li dojíždějící muže podle rodinného stavu a podle skupin dojíždějících do 49,9 km a nad 50,0 km zjistíme, že mezi muži, dojíždějícími do 49,9 km, mají výraznou převahu muži ženatí, jejichž podíl se pohybuje mezi 70,8 až 81,2 %. Nejvyšší podíl ženatých mužů nacházíme u výrobních odvětví (bez strojírenství) a u nevýrobních odvětví, naopak nejnižší podíl ženatých mužů je u velkých strojírenských podniků a u strojírenství obecně. Naproti tomu u skupiny mužů, dojíždějících nad 50,0 km, mají ženatí muži v průměru pouze slabou nadpoloviční většinu (54,6 % o dojízdce do Brna jako celku) a rozdíly mezi jednotlivými odvětvími jsou zde již v podstatě větší. Nejvyšší podíl dojíždějících ženatých mužů na celkové dojízdce mužů, dojíždějících nad 50,0 km, nacházíme u nevýrobních odvětví (78,3 %), naopak nejnižší podíl ženatých mužů nacházíme u malých a středních strojírenských podniků (30,1 %) a u strojírenství jako celku (39,3 %).

Z toho, že podíl ženatých mužů ve skupině mužů, dojíždějících do 49,9 km, je mnohem vyšší, než podíl ženatých mužů na celkové dojízdce mužů nad 50,0 km, lze vyvodit závěr, že dojízdka ženatých mužů je koncentrována do bližšího okolí centra, do kterého se dojíždí, než dojízdka mužů svobodných.

Sledujeme-li dojíždějící ženy podle skupin žen, dojíždějících do 49,9 km a nad 50,0 km a podle rodinného stavu, docházíme k závěrům podobným, jako u do-

Tabulka č. 2 — Podíl žen na celkové dojízdce do zaměstnání a vdaných žen na dojízdce žen podle skupin dojíždějících do 29,9 km, do 49,9 km a nad 50,0 km k 1. 4. 1957 (v %).

Odvětví	Podíl žen na dojízdce celkem	Z toho činily vdané ženy v % (všechny ženy — 100%)	Podíl žen na dojízdce do 29,9 km	Z toho činily vdané ženy v % (všechny ženy — 100%)	Podíl žen na dojízdce do 49,9 km	Z toho činily vdané ženy v % (všechny ženy — 100%)	Podíl žen na dojízdce nad 50,0 km	Z toho činily vdané ženy v % (všechny ženy — 100%)
Brno celkem	25,3	38,0	27,5	41,6	25,5	39,1	23,0	16,0
Strojírenství celkem	19,4	35,7	21,2	39,5	19,4	37,2	20,1	13,9
Velké strojírenské podniky celkem	19,2	34,6	20,7	39,0	18,9	36,5	22,7	13,6
Z toho:								
První brněnská strojírna	(10,1)	(38,6)	(13,9)	(41,8)	(12,9)	(39,9)	(10,2)	(11,1)
Králopolská strojírna	(10,0)	(38,8)	(13,0)	(39,6)	(10,6)	(38,2)	(5,3)	(50,0)
ZKL — Líšeň	(25,9)	(34,4)	(26,5)	(42,2)	(25,5)	(37,8)	(29,5)	(2,1)
Závody Jana Švermy	(21,7)	(32,4)	(23,6)	(37,0)	(21,2)	(34,4)	(27,4)	(14,3)
Malé a střední strojíren. podniky celkem	19,8	37,9	22,0	40,3	20,2	38,5	11,7	15,8
Výrobní odvětví bez strojírenství (včetně dopravy a stavebnictví) celkem	30,0	39,3	32,5	42,6	30,3	40,2	24,0	15,8
Výrobní odvětví (včetně dopravy a stavebnictví) celkem	24,8	37,9	27,0	41,4	25,0	39,1	21,9	14,8
Spotřební průmysl celkem	54,8	43,5	56,9	45,9	55,0	44,1	48,8	20,0
Nevýrobní odvětví	29,5	39,6	31,3	43,5	29,2	40,6	34,5	51,6

Údaje uvedené v závorce jsou vypočteny podle polohy podniku.

jízdky mužů. Rozdíl spočívá pouze v tom, že podíl vdaných žen ve skupině žen dojíždějících nad 50,0 km je ještě výrazněji nižší. Ve skupině žen, dojíždějících do 49,9 km činí podíl vdaných žen 39,1 %. Nejvyšší podíl vdaných žen nacházíme u spotřebního průmyslu a u nevýrobních odvětví, nejnižší podíl vdaných žen nacházíme u velkých strojírenských podniků. Naopak ve skupině žen, dojíždějících nad 50,0 km činí podíl vdaných žen pouze 16,0 %. Mimořádně vysoký podíl vdaných žen na dojízdce žen nacházíme u nevýrobních odvětví (51,6 %). Nejnižší podíl dojíždějících vdaných žen na celkové dojízdce žen je u kategorie velkých strojírenských podniků (13,6 %) a strojírenství obecně (13,9 %). Protože u žen jsou rozdíly v závislosti na délce cesty do zaměstnání mnohem větší než u mužů, sledovali jsme dojízdku žen ještě u skupiny žen dojíždějících do 29,9 km. Ukazuje se, že v této skupině je podíl dojíždějících žen na celkové dojízdce do zaměstnání do Brna vyšší, než podíl dojíždějících žen na dojízdce do zaměstnání celkem a na dojízdce do zaměstnání ve skupině dojíždějících do 49,9 km. Podobně je v rámci skupiny žen dojíždějících do 29,9 km výrazně vyšší i podíl žen vdaných.

Z uvedených poznatků lze tedy opět vyvodit závěr, že dojízdka vdaných žen je koncentrována do bližšího okolí centra, do kterého se dojíždí, než dojízdka žen svobodných. Kromě toho je u vdaných žen tato koncentrace výraznější než u ženatých mužů. Bereme-li pak v úvahu dojízdku u obou skupin, tj. mužů i žen obecně, pak lze z uvedených skutečností ještě vyvodit, že dojízdka žen vykazuje větší koncentraci než dojízdka mužů.

Aby tyto poznatky byly pro praktické použití co nejkonkrétnější, zpracovali jsme graficky dojíždědku do zaměstnání podle pohlaví a rodinného stavu do Brna celkem a do vybraných odvětví a podniků podle 5 km vzdálenostních kategorií, které nám o vývoji dojíždědky v závislosti na délce cesty do zaměstnání skýtají přehled mnohem přesnější nežli značně široké skupiny předchází. Z hlediska otázky, kterou sledujeme, nám situaci nejlépe ukazují kumulované úhrny počtů osob dojíždějících do zaměstnání do Brna a do vybraných odvětví a podniků, sestavených podle pohlaví a rodinného stavu (viz grafy č. 1—9).

Z údajů vyplývá, že ze stejné vzdálenosti dojíždí obecně více žen než mužů a mnohem více vdaných žen a ženatých mužů, než svobodných obou pohlaví. Konkrétně tedy, uvážíme-li 90 % všech dojíždějících do Brna jako celek, pak u ženatých mužů jich dojíždí 90 % ze vzdálenosti do 39,9—44,9 km, u vdaných žen dojíždí 90 % těchto vdaných žen ze vzdálenosti do 29,9 km. Dojíždědku vdaných žen je tedy z hlediska délky cesty do zaměstnání o 10—15 km koncentrovanější, než dojíždědku mužů ženatých. U svobodných mužů dojíždí ale 90 % všech dojíždějících až ze vzdálenosti do 49,9—54,9 km a 90 % všech dojíždějících svobodných žen dojíždí ze vzdálenosti do 44,9 km. Dojíždědku svobodných žen vykazuje tedy z hlediska délky cesty do zaměstnání o 5—10 km větší koncentraci než dojíždědku mužů svobodných. Kromě toho je dojíždědku téhož množství vdaných žen z hlediska délky cesty do zaměstnání o 15 km celkově kratší, než dojíždědku žen svobodných a dojíždědku ženatých mužů vykazuje koncentraci o 10 km větší, jak dojíždědku mužů svobodných. Sledujeme-li totéž u jednotlivých vybraných odvětví a podniků, docházíme k závěrům podobným, jaké jsme zjistili u dojíždědky do Brna jako celku.

Tím se dostáváme k otázkám konkrétní aplikace tohoto poznatku při řešení otázek dojíždění do zaměstnání. V dojíždění do zaměstnání jde na prvním místě o odstranění vzdálené a neracionální dojíždědky do zaměstnání. Názory na to, jaká dojíždědku je ještě únosná, optimální a jaká dojíždědku je již vzdálená a neracionální, se poněkud liší. Z našich autorů pokládá Lorenz (7, str. 222—223) za únosnou takovou dojíždědku, při níž délka cesty do zaměstnání činí maximálně 30 km a ztráta času při cestě do zaměstnání maximálně 45 minut. V tomto se shoduje např. s Hartschem (5, str. 718) z autorů zahraničních. Ale jiný z autorů, W. Brunck (3, str. 30—36) pokládá za únosnou dojíždědku takovou, u níž délka cesty do zaměstnání (pouze dopravními prostředky) činí maximálně 15 km a jízdní doba zhruba 30 minut. Na základě tohoto kritéria vymezil Brunck též hranice dojížděkových oblastí pro kombináty Leunawerke a Bunawerke v NDR (3, kartogr. 11).

Není úkolem této studie pokoušet se o zjištění, který ze zde uvedených, nebo event. dalších názorů na stanovení hranice mezi únosnou a vzdálenou, neracionální dojíždědkou je nejrealnější. Podstatou však je to, že autoři mluví ve svých pracích o jedné hranici pro všechny dojíždějící. Z předchozích poznatků nám však vyplývá, že při praktickém řešení otázek dojíždění do zaměstnání nelze otázku za současné situace řešit obecně, ale s přihlédnutím k pohlaví a zvláště rodinnému stavu dojíždějících. Vzhledem k tomu, že možnost volně disponovat mimopracovním volným časem je různá, je v jednom případě (vdané ženy a částečně ženatí muži) neúnosnou již taková dojíždědku do zaměstnání, která v jiném případě (svobodní obou pohlaví) je ještě zcela možná a realizovatelná bez obavy, že by byla na úkor osoby a rodiny dojíždějícího. A jak z materiálu jednoznačně vyplývá, projevuje se dojíždění do zaměstnání jako nejtěživější pro vdané ženy. Zvláště s ohledem na dojíždějící vdané ženy nutno tedy zásadu stanovování jednotné hranice mezi únosnou (optimální) a vzdálenou a neracionální dojíždědkou revidovat.

Na základě skutečností, které jsme zjistili u dojížděky do Brna v roce 1957 lze poznatky o dojížděce do zaměstnání podle pohlaví a rodinného stavu a zvláště vzhledem k dojížděce žen shrnout takto:

1. Sledujeme-li dojížděku do zaměstnání podle pohlaví u jednotlivých odvětví a podniků, existují tu značné rozdíly, dané rozdílnými požadavky i možnostmi zaměstnávat mužské a ženské pracovní síly. Avšak při dojížděce samé jsou v rámci těchto kategorií, tj. mužů a žen rozhodující nikoli rozdíly, dané charakterem odvětví, ale rozdíly, dané rodinným stavem dojíždějících mužů a žen. — Obecně převládají mezi dojíždějícími z kratších vzdáleností vdané ženy a ženatí muži, mezi dojíždějícími z velkých vzdáleností svobodní obou pohlaví. Tento rozdíl je tak výrazný, že názorně ukazuje, jak zásadní jsou zatím rozdíly v možnosti využití volného mimopracovního času mezi dojíždějícími, pečujícími o rodinu a dojíždějícími svobodnými. Tento rozdíl, vyjádřen ve stejném množství dojíždějících až po určitou vzdálenost činí u dojíždějících mužů zhruba 10 km, u dojíždějících žen činí dokonce 15 km.

2. Z toho vyplývá, že neexistuje jednotná a všeobecně platná hranice mezi únosnou, optimální a vzdálenou, neracionální dojížděkou do zaměstnání. Proto v současné etapě je při praktickém řešení otázek dojíždění do zaměstnání nutno přihlížet též k pohlaví a zvláště k rodinnému stavu dojíždějících.

3. Z tohoto hlediska je u dojíždějících do zaměstnání nejtěživější situace vdaných žen. Proto hranice únosného, optimálního dojíždění do zaměstnání tu musí být podstatně nižší, než u kategorií ostatních. S rostoucí zaměstnaností žen a s určitým růstem podílu dojíždějících žen na celkové dojížděce do zaměstnání význam této skutečnosti ještě vzroste.

Vzhledem k tomu, že se tyto závěry vztahují k roku 1957, naskýtá se přirozeně otázka, zda jejich platnost není omezena pouze na období kolem roku 1957. Proto jsme tutéž otázku zkoumali při průzkumu dojíždění do zaměstnání do největších strojírenských podniků v Brně v roce 1960. Poznatky, získané v roce 1960 u největších strojírenských podniků jsou stejné jako poznatky z roku 1957. Lze tedy předpokládat, že i u ostatních skupin, které jsme v roce 1960 nezkoumali, byly výsledky stejné. Lze též předpokládat, že ani od roku 1960 nedošlo k nějakým podstatným změnám.

Literatura

1. BEHRNDT M.: Der Stand der Erforschung von Pendelwanderersystemen und arbeitsräumlichen Einheiten. Karl-Marx-Universität, Leipzig 1959. Nepublikováno.
2. BLÁŽEK M.: Voprosy napravlenija razvitiya ekonomičeski slabo razvitych administrativnych rajonov plzenskoj oblasti. *Geographical Studies*. Warszawa 1961, 27: 269—276.
3. BRUNCK W.: Probleme des Pendelverkehrs. Berlin 1957.
4. DICKINSON R. E.: The geography of commuting in West Germany. *Annals of the Association of American Geographers*. 1959, 49: 443—456.
5. HARTSCH E.: Die Auswirkungen der Standortverteilung der Industrie in der Deutschen Demokratischen Republik auf den Arbeiterpendelverkehr. *Wissenschaftliche Zeitschrift d. Hochschule f. Verkehrswesen*. Dresden 1959/60, 7p.
6. CHROBOKOVÁ D.: Stěhování na Ostravsko a dojíždění do zaměstnání v letech 1957—1958. *Sborník ČSZ*. Praha 1961. 66: 45—55.
7. LORENZ V.: Územní plánování. Praha 1961.
8. MACKA M.: Využití tížních oblastí pro zlepšení situace u dojížděce do zaměstnání do velkých strojírenských závodů. *Podniková organizace*. Praha 1961, 10: 452—454.
9. MAŇKOWSKA M.: Dojazdy do pracy jako problem strefy podmiejskiej. *Przegląd geograficzny*. Warszawa 1959: 31.
10. MRKOS J.: Pohyb obyvatelstva za zaměstnáním do hlavních středisek práce v zemi Moravskoslezské. Brno 1948.

11. NELLNER W.: Die Pendelwanderung in der Bundesrepublik Deutschland, ihre statistische Erfassung und kartographische Darstellung. *Berichte zur Deutschen Landeskunde*. Remagen 1956, 17.
12. STRASZEWICZ L.: Rozmieszczenie miejsc pracy i zamieszkania w Łódzkim Okręgu Przemysłowym. *Przegląd geograficzny*. Warszawa 1956: 28.
13. ŠTRÍDA M., HAVLÍK V.: Hospodářské členění území ČSR. *Materiály Ekonomického ústavu ČSAV*, Praha 1958.
14. ŠILHAN B.: Pohyb obyvateľstva za zamestnáním. *Zprávy Zemského studijného a plánovacího ústavu v Brně*. Brno 1946.
15. ŠILHAN B.: Některé teoretické a praktické problémy meziměstské dojíždky do práce. *Politická ekonomie*. Praha 1959, 7: 10.
16. VEREŠÍK J.: K metodám vymezovania hranic miest. *Geografický časopis*. Bratislava 1955, 7.
17. VEREŠÍK J.: Sféry vplyvov a intenzita zázemia Trnavy. *Geografický časopis*. Bratislava 1956, 8.
18. VRÁNA O.: Území ovlivněné Pardubicemi. *Sborník ČSZ*. Praha 1961, 66.
19. ZALA G.: Magyarország ipari dolgozóinak ingavándorlása. *Földrajzi közlemények*. Budapest 1958.
20. ZAWADZKI S. M.: Analiza dojazdów do pracy w zakładach hutniczych im. M. Nowotki w Ostrowcu Świętokrzyskim. *Zeszyty naukowe Szkoły Głównej planowania i statystyki*. Warszawa 1958.
21. ZAWADZKI S. M.: Rozproszenie miejsc zamieszkania pracowników i dojazdy do pracy. *Biuletyn Instytutu Gospodarstwa Społecznego*. Warszawa 1958, 1.

К ВОПРОСУ О СТРУКТУРЕ ПОЕЗДКОВ НА РАБОТУ

В Чехословацкой социалистической республике неуклонно и быстро растет доля женщин, занятых в народном хозяйстве (в 1960 г. удельный вес женщин в самостоятельном населении составил 39,8 %). Вследствие этого все большее значение приобретает изучение многочисленных проблем, которые не заявляли о себе с такой настойчивостью, пока занятость женщин не имела так массового характера.

Среди важных проблем, касающихся общего роста самостоятельного населения, а особенно увеличения занятости женщин, являются вопросы, связанные с трудовыми поездками. С общим ростом трудовых поездок в ЧССР растет участие в них женщин. Автор показывает это на примере бывшей Брненской области, где доля женщин в трудовых поездках достигала на 1. 4. 1949 г. 22,2 %, а на 1. 4. 1957 г. — 28 %. Поэтому автор в своей работе изучает влияние полового состава и семейного положения на трудовые поездки.

В основу работы легло расследование трудовых поездок, проведенное на территории бывшей Брненской области на 1. 4. 1957 г. Основное внимание автор уделяет исследованию трудовых поездок в Брно (26 349 человек). Для более всестороннего изучения этого вопроса рассматривались трудовые поездки как в Брно в целом, так и по отдельным отраслям и предприятиям города. В начале работы автор оценивает с методологической точки зрения и использованные материалы, и непосредственно изучение этого вопроса. За основу анализа трудовых поездок по половому составу и семейному положению он выбрал из двух тесно связанных критериев один — удаленность от города.

При решении данного вопроса автор пришел к следующим выводам:

1. 26 349 изученных участников трудовых поездок в Брно составляло $\frac{1}{6}$ всего взрослого самостоятельного населения. В ежедневных переездах участвовало 24 542 (93,3 %), в неежедневных — 1 757. Доля мужчин достигала 74,7 % (19 681 чел.), женщин — 25,3 % (6 668 чел.). Из мужчин женатых было 14 856 (75,5 %) и 4 825 (24,5 %) холостых. Из 6 668 женщин было замужем 2 533 (38,0 %) и 4 185 (62,0 %) незамужних.

Из всех участников трудовых поездок 87,8 % работало в производительных отраслях (включая строительство и транспорт), остаток (12,2 %) — в непроизводительной сфере производства. Наибольшее число участников поездок было занято в машиностроении, 11 293 чел. (42,8 %), из них 7 375 чел. ездят на работу в 4 крупнейшие машиностроительные предприятия (28,0 %) всех поездок в Брно и 65,3 % в машиностроение). В отраслях потребительской промышленности работало 3 048 приезжающих (11,6 %).

2. При изучении участников трудовых поездок по половому составу по отдельным предприятиям видим существенные различия, вызванные характером производства и возможностями применения мужской и женской рабочей силы. Однако при самих поездках у мужчин и женщин играют роль различия, обусловленные не характером производства, а семейным положением.

Как правило, в поездках на короткие расстояния преобладают замужние женщины и женатые мужчины, а среди приезжающих с более удаленных мест — неженатые обоих полов. Конкретно, если возьмем 90 % приезжающих в целом в Брно, то 90 % семейных мужчин ездят с расстояния 39,9 км—44,9 км, а 90 % семейных женщин — до 29,9 км. 90 % холостых мужчин ездят с 49,9—54,9 км, незамужних женщин — до 49,9 км. Поездки замужних женщин на 10—15 км короче, чем у женатых мужчин, у незамужних женщин эта разница составляет 5—10 км по сравнению с холостыми мужчинами. Радиус поездок замужних женщин на 15 км короче, чем у незамужних, у мужчин — 10 км.

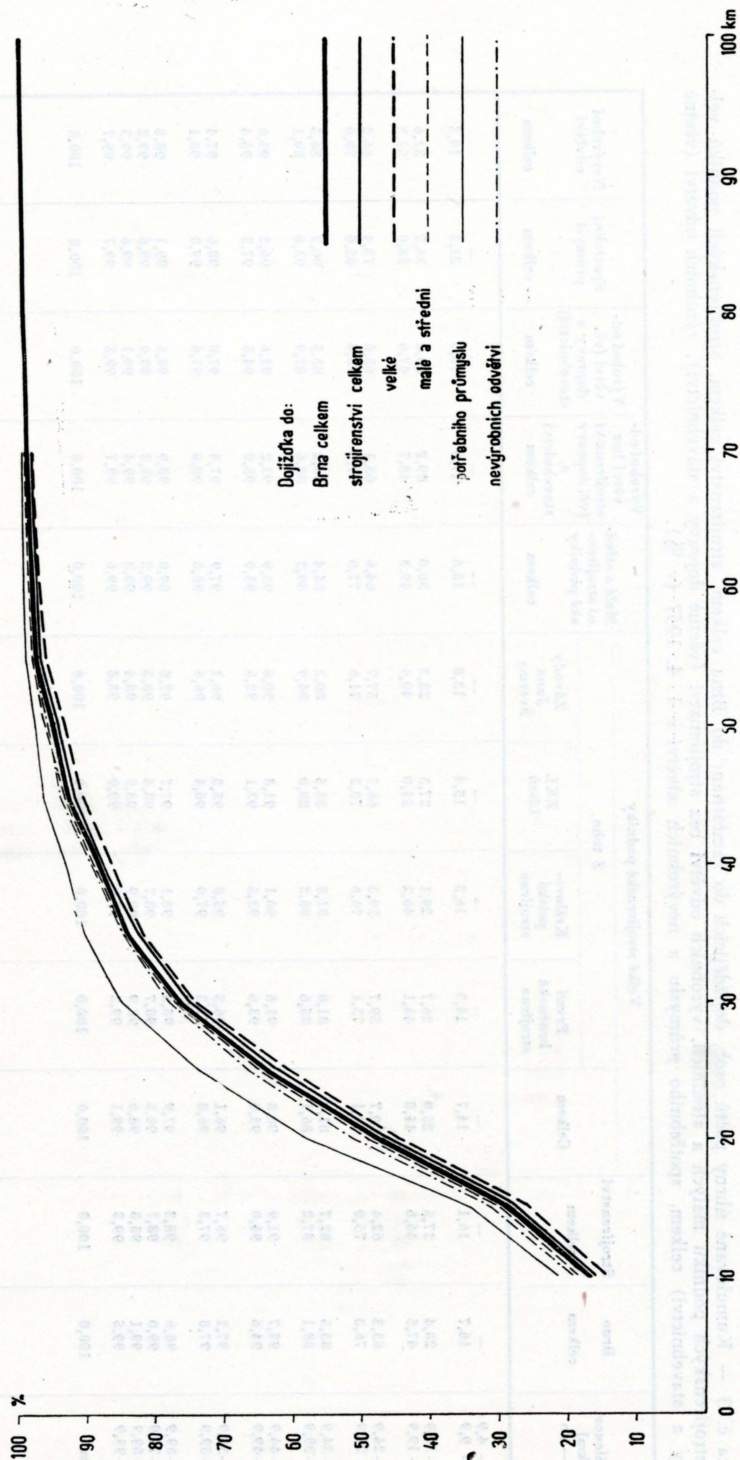
Эти различия так выразительны, что наглядно показывают, как велика разница в использовании послерабочего времени между семейными и несемейными.

3. Из этого следует, что не существует постоянной границы между оптимальной и нерациональной трудовой поездкой. Поэтому в настоящее время при решении вопросов трудовых поездок необходимо обращать внимание на половой состав, а особенно на семейное положение людей. С этой точки зрения в наиболее тяжелой ситуации оказываются замужние женщины, поэтому у них границы оптимального расстояния трудовых поездок должны быть значительно ниже, чем у остальных категорий.

Tabulka č. 3 — Kumulované úhrny počtů osob, dojíždějících do zaměstnání do Brna celkem, strojírenství celkem, strojírenských podniků velkých, strojírenských podniků malých a středních, výrobních odvětví bez strojírenství (včetně dopravy a stavebnictví), výrobních odvětví (včetně dopravy a stavebnictví) celkem, spotřebního průmyslu a nevyrobních odvětví k 1. 4. 1957 (v %).

Vzdálenost (v km) Od — do	Velké strojírenské podniky										Výrobní od- větví bez strojírenství (vč. dopravy a stavebnictví) celkem	Spotřební průmysl celkem	Nevyrobní odvětví celkem
	Brno celkem	Strojír- enství celkem	Celkem	Z toho				Závod Jana Švermy	Malé a střed- ní strojíren- ské podniky celkem	Výrobní od- větví (vč. dopravy a stavebnictví) celkem			
				První brněnská strojírna	Křálovo- polská strojírna	ZKL Líšeň	Závod Jana Švermy						
0,0 — 4,9	16,7	16,1	14,7	14,3	16,3	15,4	13,8	17,0	18,6	16,5	21,3	19,5	
— 9,9	28,4	27,5	25,9	26,7	29,1	27,3	23,3	29,2	30,0	28,2	34,2	31,6	
— 14,9	47,5	46,6	44,8	44,1	46,2	51,0	40,4	48,7	49,3	47,6	58,0	51,3	
— 24,9	63,3	62,4	60,7	59,7	59,3	66,7	57,7	65,1	64,6	63,6	73,4	66,2	
— 29,9	76,3	75,0	74,1	73,1	74,6	78,3	71,6	77,5	77,0	76,4	85,0	78,0	
— 34,9	83,5	82,7	81,8	81,0	81,8	84,5	80,3	84,4	84,4	83,5	90,2	84,5	
— 39,9	88,1	87,2	86,1	85,6	86,2	88,0	84,9	88,6	89,2	87,9	93,0	89,1	
— 44,9	92,7	91,9	90,8	91,6	90,1	91,3	90,0	93,2	93,9	92,6	96,2	93,8	
— 49,9	94,6	94,0	93,0	93,6	92,5	93,1	92,5	95,0	95,9	94,5	97,3	95,4	
— 54,9	97,1	96,7	96,1	96,5	95,8	95,3	96,1	97,4	97,9	97,0	98,6	97,4	
— 59,9	97,8	97,3	96,8	97,3	97,0	96,4	96,6	98,0	98,3	97,6	99,0	98,1	
— 69,9	98,6	98,3	97,9	98,5	98,1	97,7	97,8	98,9	99,0	98,5	99,1	98,8	
— 79,9	99,0	98,7	98,5	98,7	98,7	98,4	98,3	99,3	99,2	99,0	99,6	99,2	
— 89,9	99,1	98,8	98,6	98,9	98,9	98,5	98,4	99,4	99,3	99,1	99,6	99,3	
— 99,9	99,5	99,3	99,1	99,2	99,9	99,0	98,8	99,7	99,6	99,5	99,7	99,7	
Celkem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	

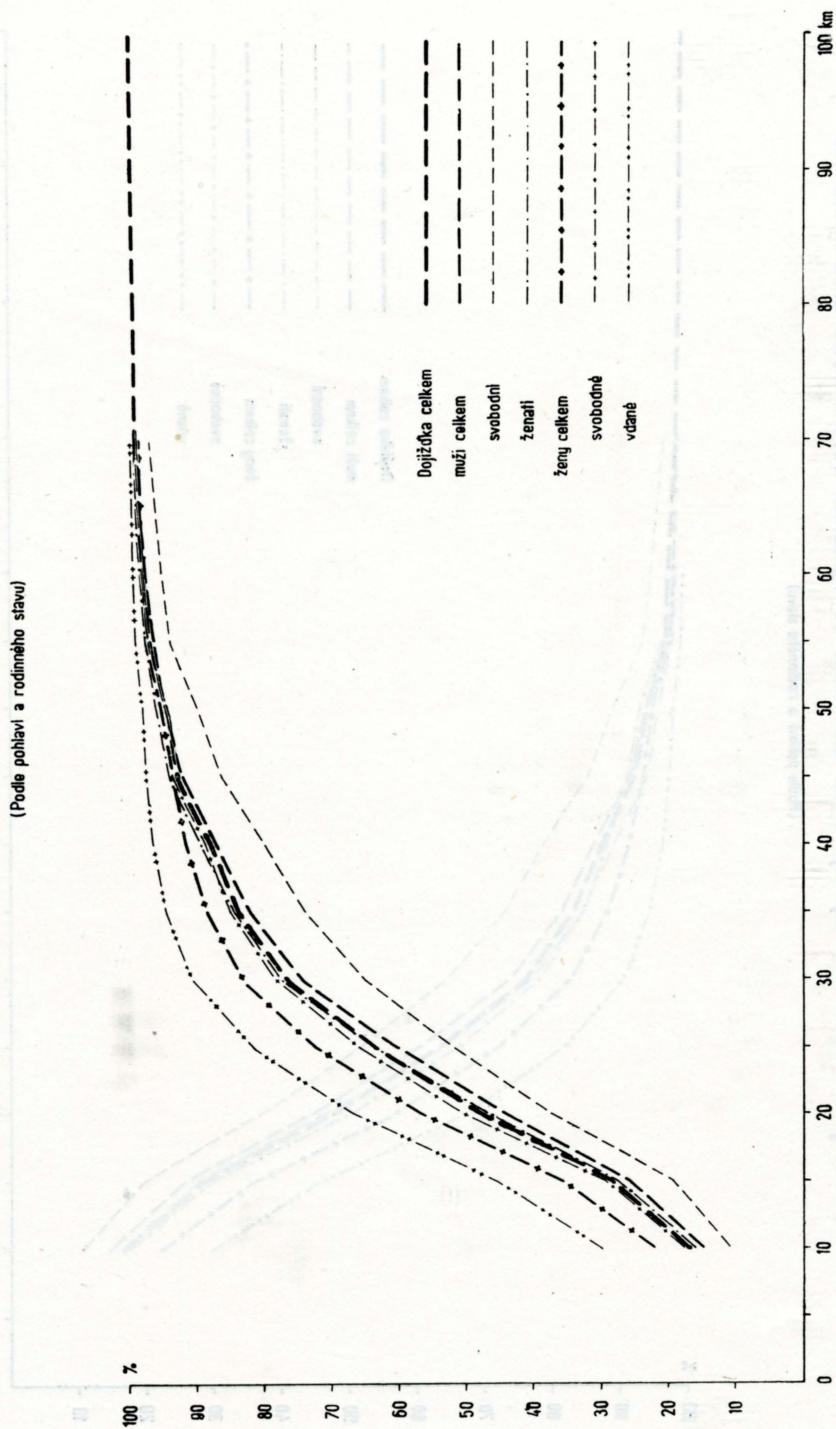
Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do Brna celkem, do strojírenství (celkem, velkých, malých a středních podniků), do spotřebního průmyslu a do nevyrobních odvětví města Brna k 1.IV.1957



Graf č. 1

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do města Brna celkem k 1.IV.1957

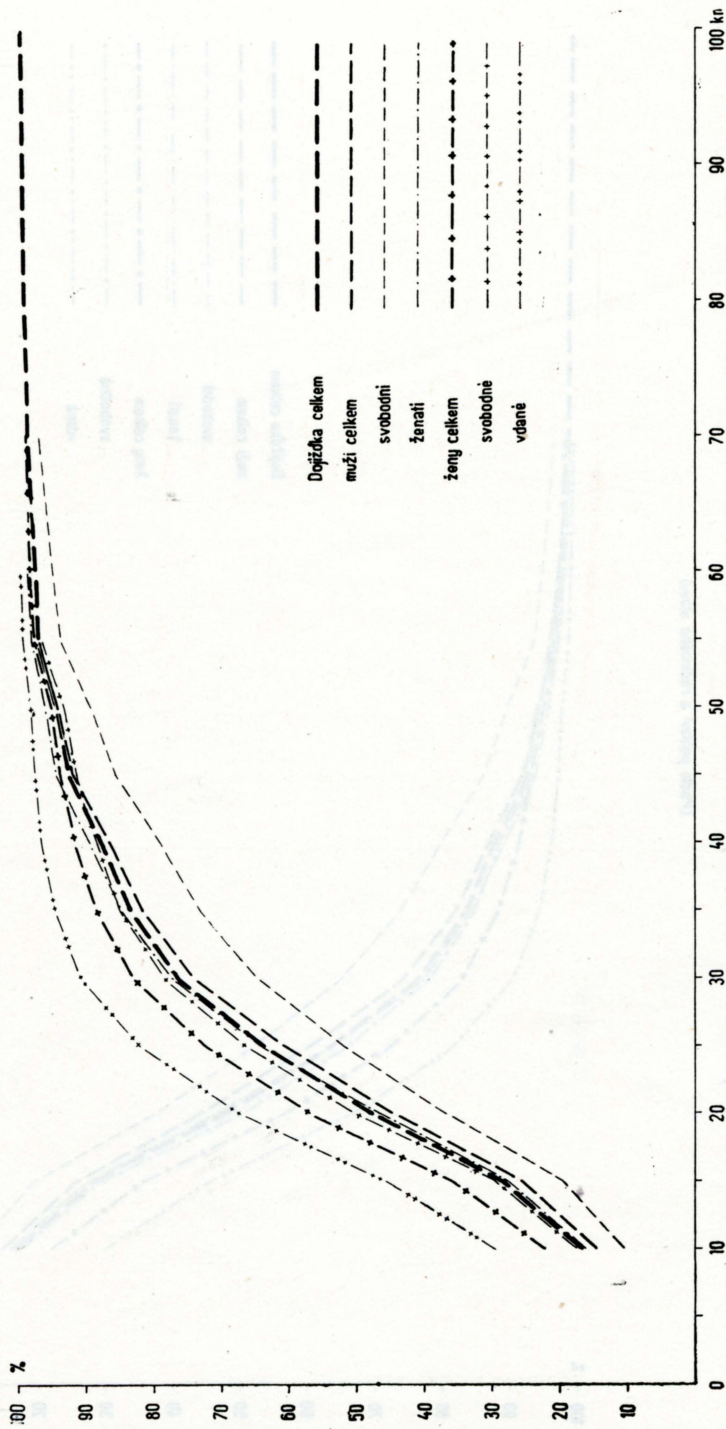
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 2

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do výrobních odvětví města Brna k 1.IV.1957

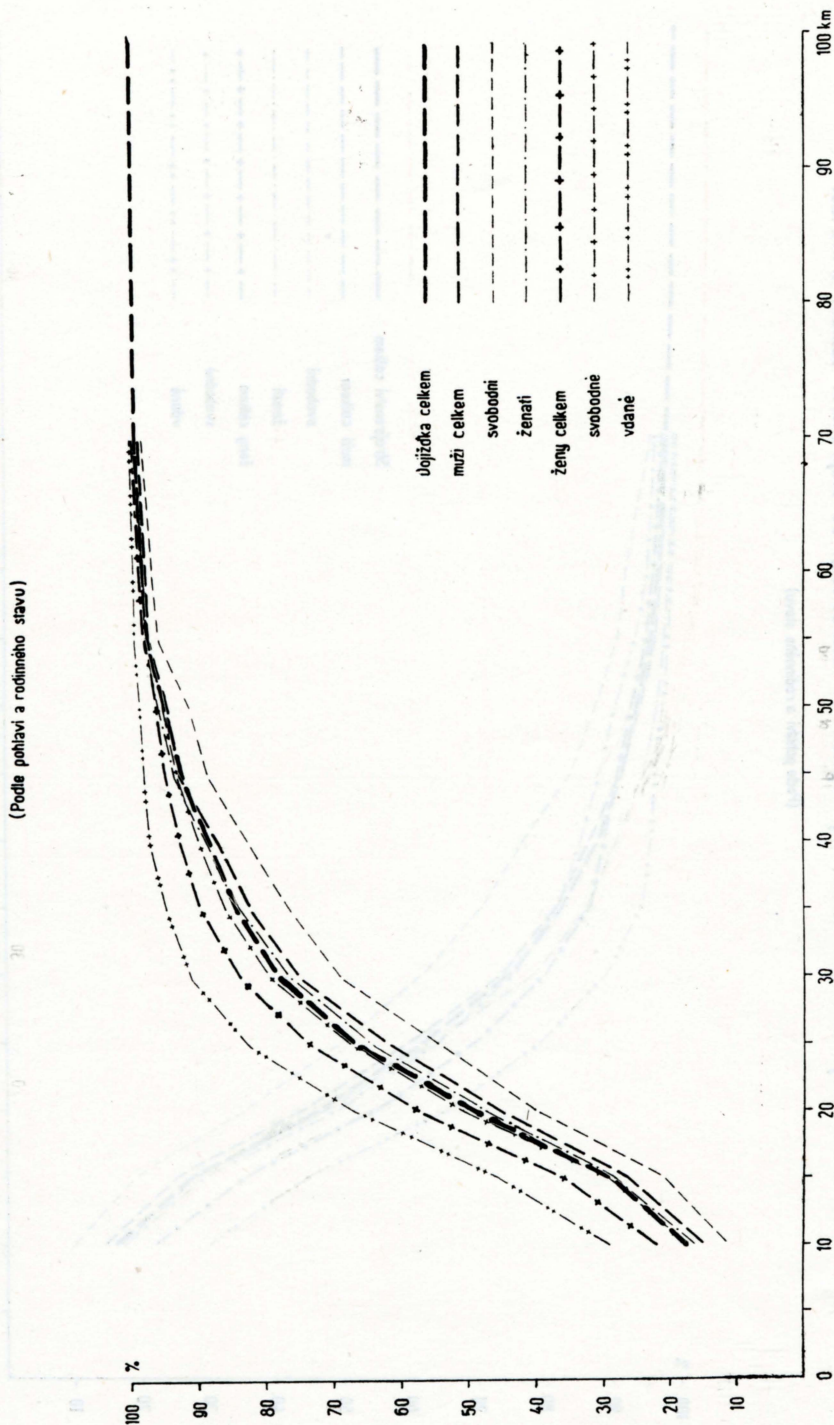
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 3

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do výrobních odvětví bez strojírenství k 1.IV.1957

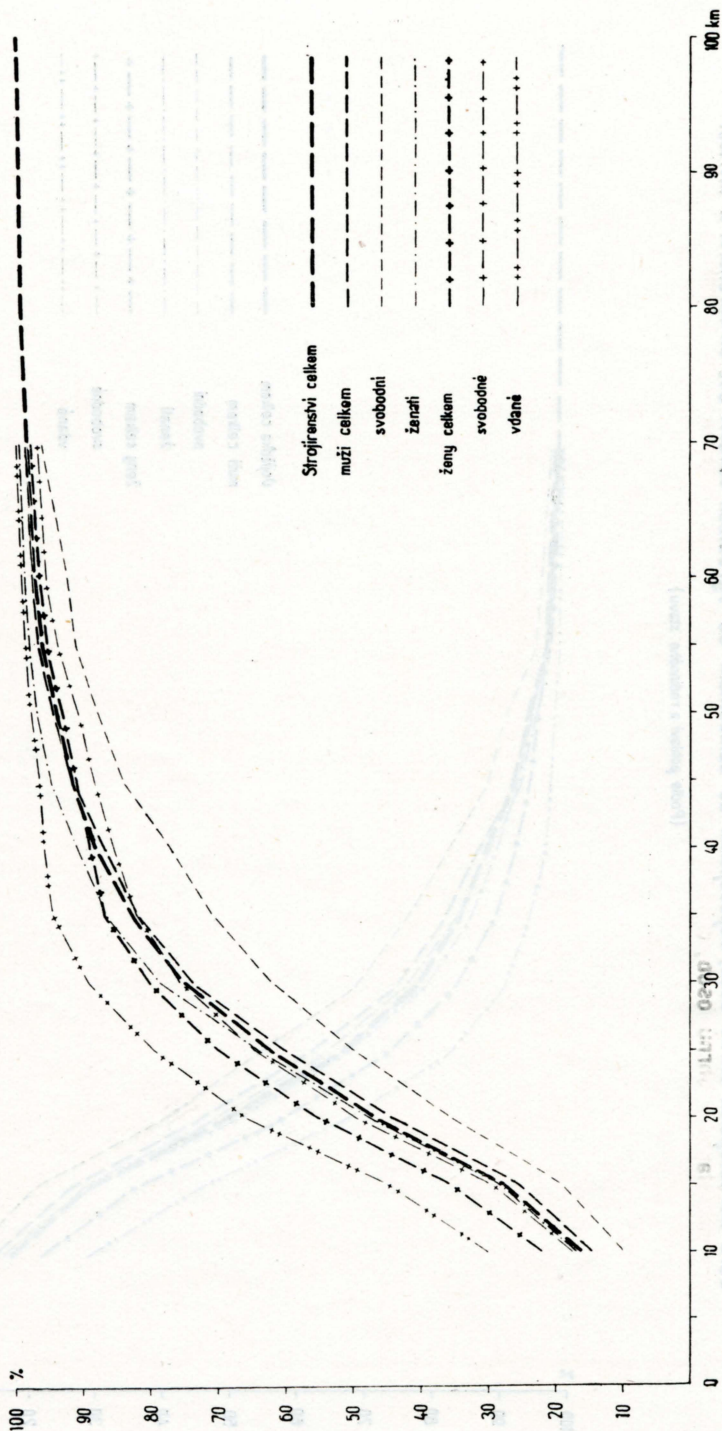
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 4

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání celkem k 1.IV.1957

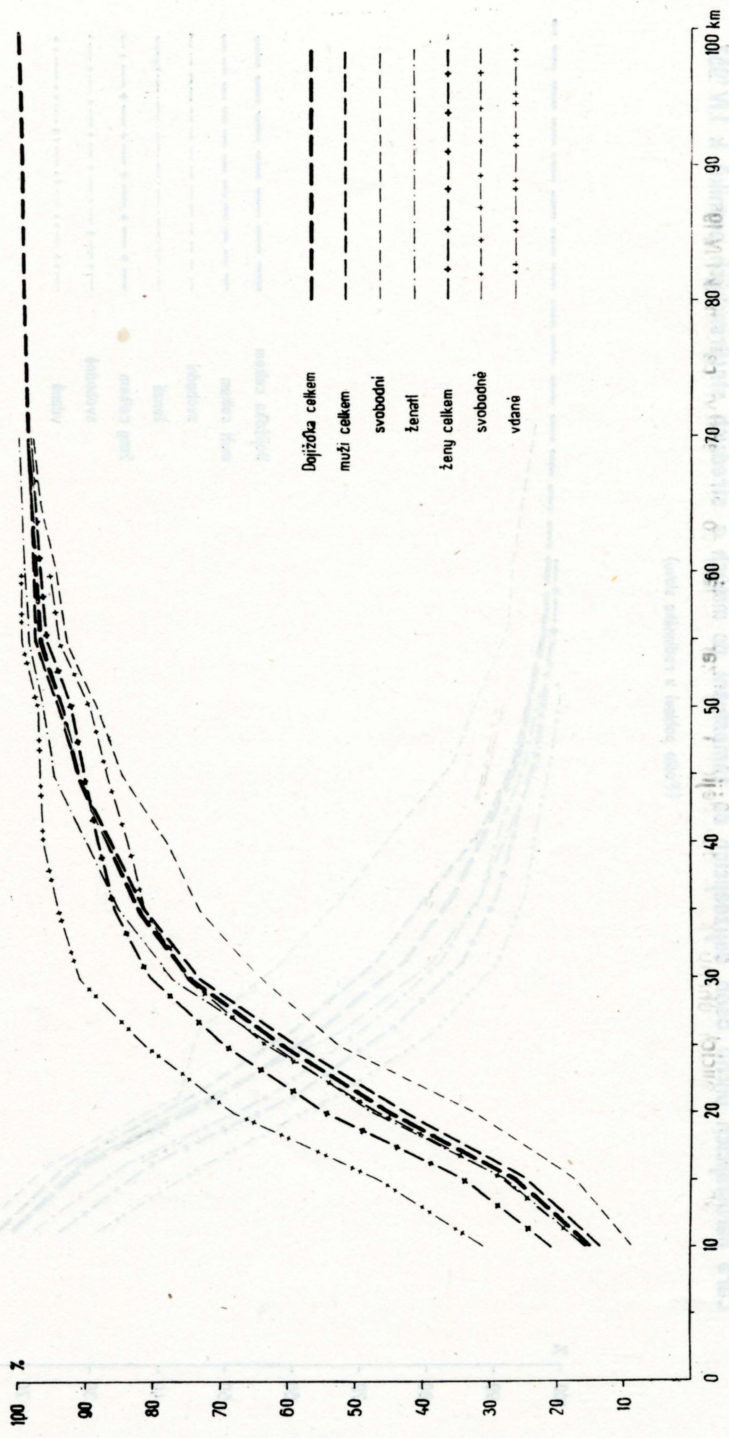
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 5

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do velkých strojírenských podniků k 1. IV. 1957

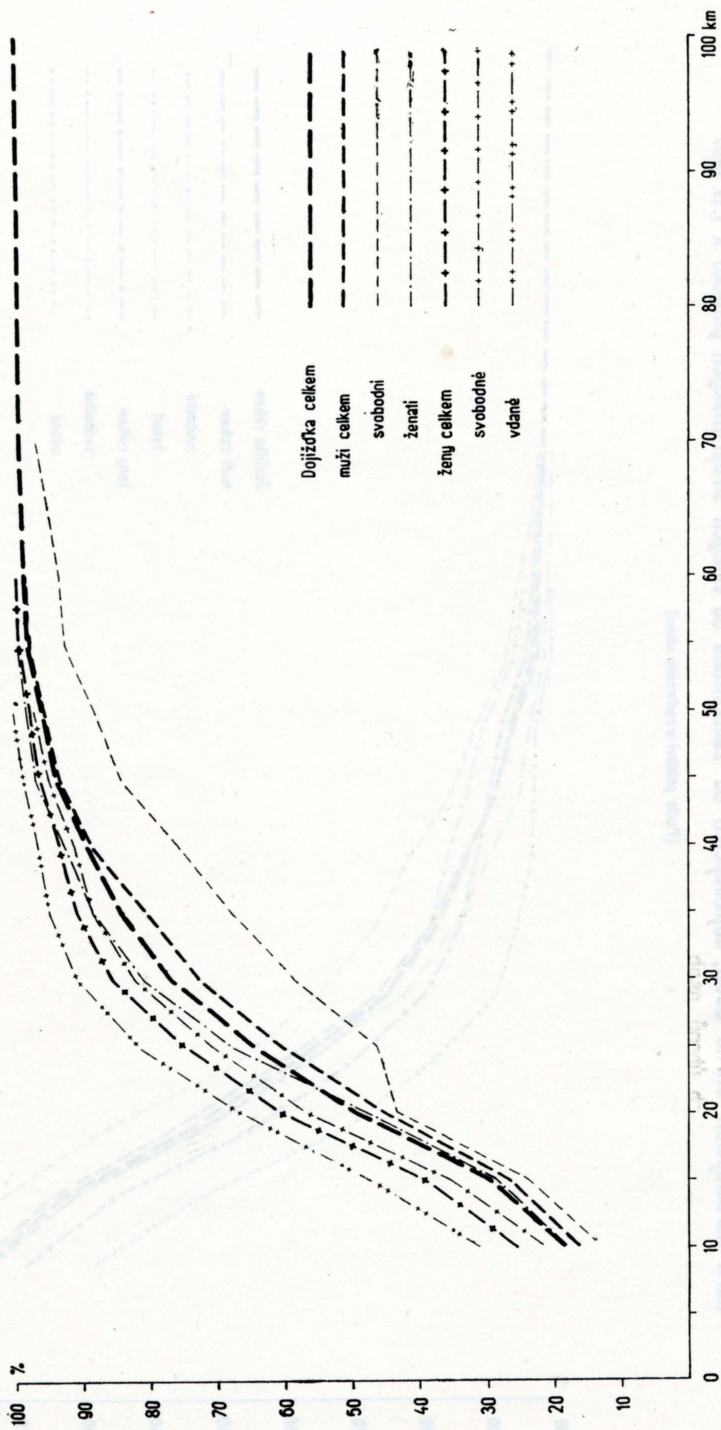
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 6

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do malých a středních strojírenských podniků k 1.IV.1957

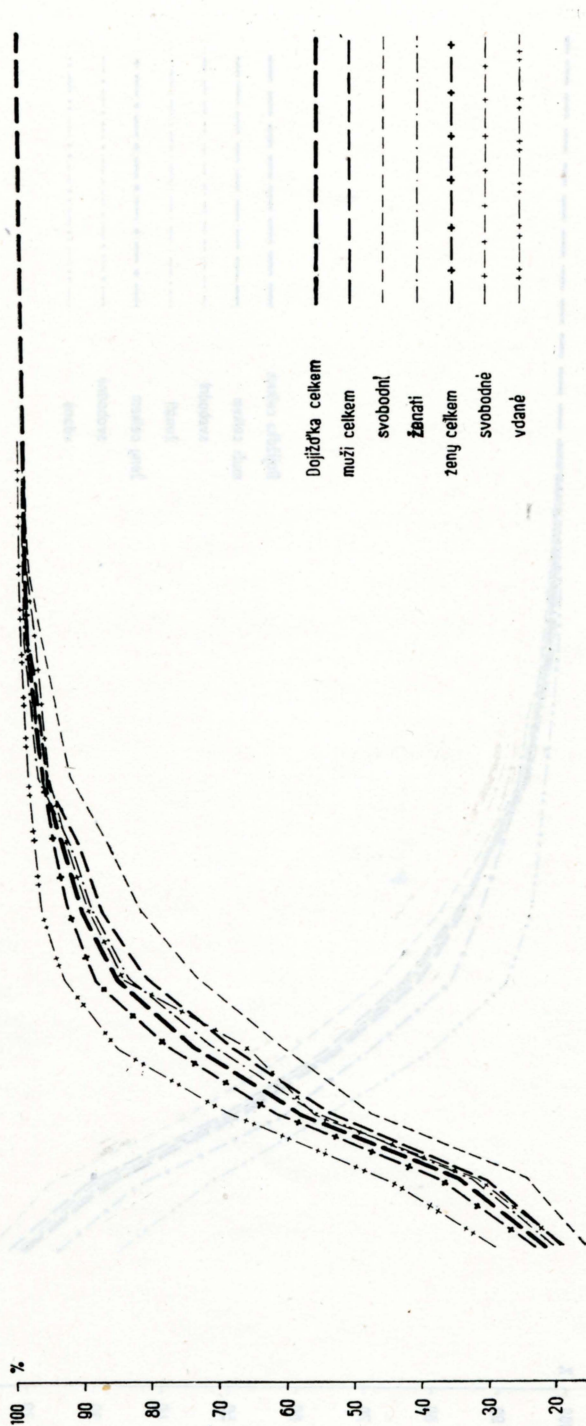
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 7

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do spotřebního průmyslu města Brna k 1.IV.1957

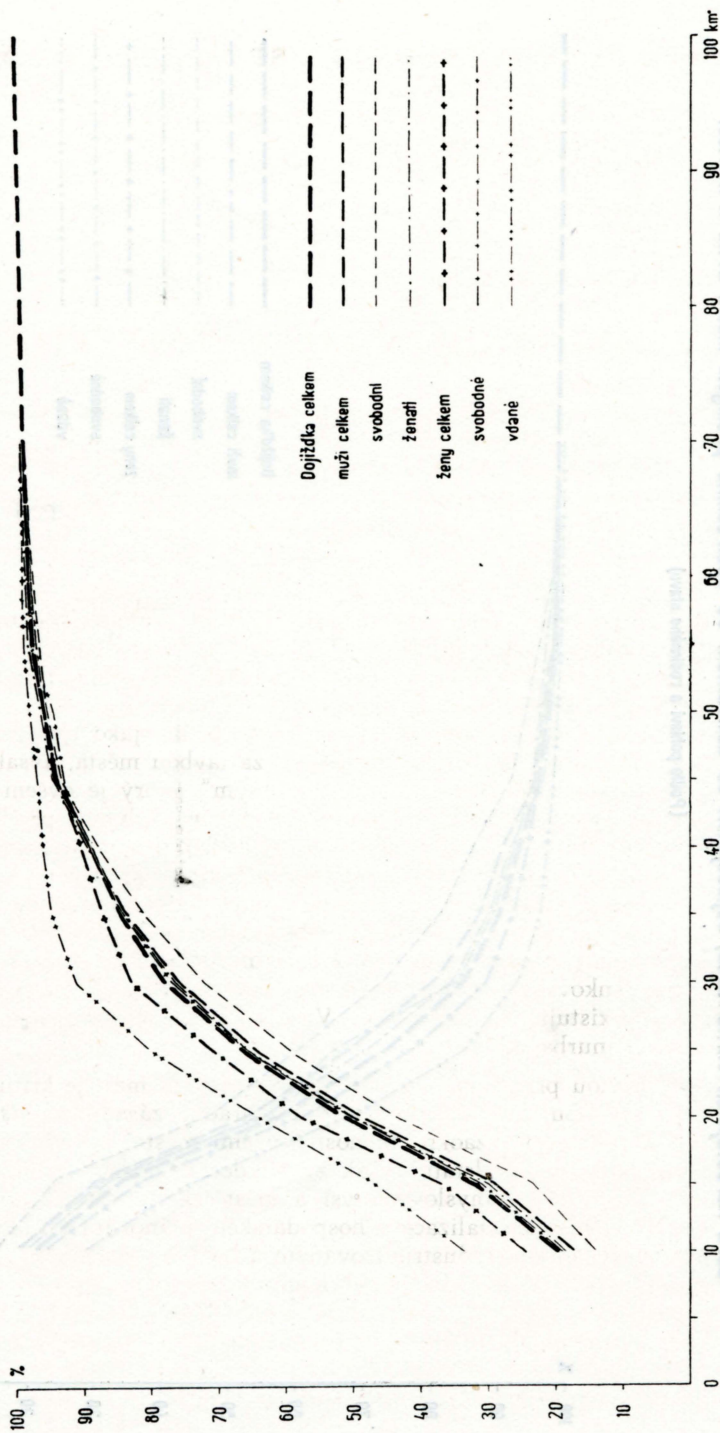
(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 8

Čára narůstajících úhrnů osob, dojíždějících do zaměstnání do nevyrobních odvětví celkem k 1. IV. 1957

(Podle pohlaví a rodinného stavu)



Graf č. 9