

a Ústí n. L., a mezi okresy ostatními (Česká Lípa, Děčín, Jablonec n. N., Liberec, Litoměřice a Louny).

Procento spotřeby, uspokojené z vlastních zdrojů u nejvíce průmyslových a ostatních okresů:

	mléko	vejce	hov. a tel. maso	vepřové maso
Nejvíce průmyslové okresy:	28,7	41,0	55,9	35,8
Ostatní okresy:	75,5	97,3	142,0	82,0

U ostatních okresů je příznivá situace jen u vajec, v jejichž zásobování jsou okresy téměř soběstačné a u hovězího a telecího masa, kde vykazují téměř poloviční přebytek.

Z nejvíce průmyslových okresů je nejvíce deficitní Most, který může uspokojit z vlastních zdrojů spotřebu vajec jen ze 29,4 %, mléka 16,8 %, hovězího a telecího masa ze 35,9 % a vepřového masa z 26,3 %. Naproti tomu nejlepších výsledků dosahuje z nejvíce průmyslových okresů Chomutov, který spotřebu uspokojuje z vlastních zdrojů u vajec a mléka ze 62,8 %, vepřového masa ze 77,8 % a u hovězího a telecího masa dokonce vykazuje přebytek (116,0 %).

Ke zlepšení situace v živočišné výrobě u nejvíce průmyslových okresů bude třeba lépe využít pastvin a luk v Krušných horách pro chov skotu a zvyšovat chov prasat a mléčného skotu v průměrném zemědělství (budováním výkrmen prasat a výdojných hospodářství).

KAREL STRÁNSKÝ

## STŘEDISKA NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY V SEVEROČESKÉM KRAJI

Termínem „středisko nákladní železniční dopravy“ se rozumí obrat zboží ve stanici nebo stanicích jedné sídelní jednotky. Za hlavní střediska nákladní železniční dopravy považuji ta, která měla roční obrat zboží alespoň 300 000 tun (v roce 1959). Tato střediska reprezentují podíl téměř 73 % z obratu všech stanic v Československu.\*) Údaje o obratu zboží ve stanicích jsem zjistil na správách drah ve výkazech o výkonu stanic (označení Kn 636). Pro zhodnocení rozsahu svazků mezi středisky a oblastmi mi sloužily materiály o hlavních přepravních tazích na železnicích. Tyto údaje jsem získal na ministerstvu dopravy a spojů (hlavní tahy) a další důležité přepravní tahy jsem si doplnil na správách drah. Nikde v literatuře jsem nezjistil, že by se již předtím někdo u nás středisky nákladní železniční dopravy zabýval.

V československé nákladní dopravě má železniční přeprava rozhodující význam. Váhově se sice přepraví na železnicích méně zboží než dopravou automobilovou, ale ve výkonu v tunokilometrech je výkon železnic daleko vyšší. K tomu celková data z roku 1959 (i ostatní data jsou z tohoto roku):

### 1. výkon v tunách —

doprava železniční	31,5 %
doprava automobilová	68,0 %
doprava lodní vnitrozemská	0,5 %

\*) Referát byl vypracován z materiálů, které jsem sbíral pro svoji diplomní práci, která se týkala veřejné nákladní železniční dopravy na celém území Československa.

## 2. výkon v tunokilometrech —

doprava železniční	87,6 %
doprava automobilová	9,0 %
doprava lodní vnitrozemská	3,4 %

Z celostátního hlediska patří v nákladní železniční dopravě Severočeský kraj mezi nejdůležitější. V roce 1959 se zde naložilo více než 20 % z celkové celostátní nakládky. Je to o několik procent více, než nakládka na celém území Slovenska (včetně překládky zboží v Čierne nad Tisou) a téměř tolik jako v kraji Severomoravském, který má ze všech krajů Československa nakládku nejvyšší. V celkovém obratu zboží je Severomoravský kraj daleko před Severočeským, neboť vykládka je v tomto kraji ještě vyšší než nakládka. V Severočeském kraji je vykládka pouze asi  $\frac{1}{4}$  celkového obratu. To je jeden důležitý faktor nákladní železniční dopravy v kraji. Druhým, významnějším problémem je veliké soustředění nakládky. Toto soustředění je způsobeno nakládkou hnědého uhlí v Severočeském hnědouhelném revíru. Tím se Severočeský kraj dostal v nakládce zboží mezi ostatními kraji na tak významné místo. V množství nakládky jsou další druhy zboží a skupiny zboží daleko za hnědým uhlím. Z nich je významná nakládka stavebnin, hnědouhelného koksů, po případech výrobků z ropy a dehtů. Vykládka je naproti tomu značně geograficky rozptýlena.

Pro rozmístění nákladní železniční přepravy v kraji mají prvořadý význam střediska těžby hnědého uhlí. K nim je soustředěno nejvíce významných středisek nákladní železniční dopravy Severočeského kraje a jsou zde i střediska s největším obratem zboží.

Mezi jednotlivými středisky nákladní železniční dopravy v kraji má zcela dominující postavení podle celkového ročního obratu zboží Most, který se svým obratem 10,6 mil. tun téměř vyrovná druhému největšímu středisku nákladní železniční dopravy v Československu, Třinci. Absolutně největším střediskem v republice je Ostrava s obratem 35,4 mil. tun. Z celkového obratu Mostu připadá většina na nakládku — 78 % a pouze 22 % je vykládka. Obdobně i druhé největší dopravní středisko kraje — Třebušice — má daleko větší podíl v nakládce. Zde z celkového obratu přes 7 mil. tun připadlo na nakládku 79 %, tj. přes 5,5 mil. tun. Po těchto dvou střediscích, která v poměru nakládky a vykládky ukazují na charakter většiny dopravních středisek kraje, přichází ve velikosti obratu krajské město Ústí nad Labem. V obratu zboží se Ústí ukazuje jako významné průmyslové centrum. Z celkového obratu 2,9 mil. tun byla nakládka pouze 32 %, vykládka 68 %. Podobným střediskem tohoto charakteru a řádově i této velikosti je Olomouc. O významu těchto tří největších dopravních středisek Severočeského kraje svědčí to, že mezi mnou sledovanými středisky představují v ročním obratu kraje podíl téměř 50 %. Podílejí-li se tato tři střediska tak významně na obratu, mají pochopitelně i značný vliv na sílu přepravních tahů. Ve velikosti obratu je po těchto dopravních střediscích ještě deset, která měla roční obrat mezi jedním a dvěma miliony tun. Jsou to střediska Světec, Lovosice, Teplice lesní brána, Bohosudov, Chomutov, Mariánské Radčice, Děčín, Břežánky, Osek a Litvínov. Do této kategorie patří z jiných krajů například tato střediska: Příbram, České Budějovice, Pardubice, Hradec Králové, Trutnov, Bohumín, Žilina, Košice, Žiar nad Hronom atd. Obrat přes 500 tisíc tun do jednoho milionu tun mělo dalších deset středisek a devět bylo s obratem v rozmezí 300 tisíc tun až 500 tisíc tun. Celkově bylo v Severočeském kraji 32 dopravních středisek s obratem zboží větším než 300 000 t.

Podle poměru nakládky a vykládky a podle složení nakládky si můžeme dopravní střediska kraje rozdělit do několika skupin.

## I. Uhelná střediska nákladní železniční dopravy.

Pro tato střediska je charakteristické, že v jejich obratu je nejdůležitější nákladka. V nakládkce má rozhodující procentuální podíl vždy hnědé uhlí (většinou přes 90 %). Tato střediska mají pro charakter přepravy v kraji rozhodující význam. Celkově se v Severočeském hnědouhelném revíru vytěžilo v roce 1959 36 milionů tun hnědé uhlí. Z tohoto množství se k veřejné železniční přepravě dostalo 23,5 mil. tun, tj. téměř 64 % všeho hnědé uhlí loženého k přepravě na našich železnicích. Uhelná střediska si můžeme rozdělit do dvou podskupin:

a) Střediska, která obsluhují najednou více hnědouhelných dolů a úpravny uhlí. V důsledku toho mají nakládku uhlí značně velikou. Patří sem Most s nakládkou uhlí téměř 6 mil. tun a Třebošice, kde se naložilo 5,5 mil. tun hnědé uhlí.

b) Uhelná střediska s menší nakládkou uhlí, což je dáno tím, že se v nich nakládá uhlí z několika menších anebo z jednotlivých hnědouhelných dolů. Patří sem tato dopravní střediska: Světec — 1,7 mil. tun hnědé uhlí, tj. 99,5 % nákladky, Bohosudov, Mariánské Radčice a Břežánky po 1,1 mil. tuny hnědé uhlí, při podílech ve nákladce mezi 96,5 % až 99 %. Asi jeden milion tun hnědé uhlí se naložilo ve středisku Teplice lesní brána. Další střediska jsou: Osek, Litvínov, Dřínov, Duchcov a Havraň. V těchto dopravních střediscích se naložilo přes 500 tisíc tun uhlí za rok. Další, menší uhelná střediska této podskupiny jsou Košťany u Teplic, Kralupy u Chomutova, Prunéřov, Oldřichov u Duchcova, Bílina a Trmice.

II. Dopravní střediska, kde v obratu zboží je hlavní nákladka jiného zboží než hnědé uhlí. Všude se jedná o geograficky izolovaná střediska s nákladkou hlavně stavebních hmot. Patří sem Velké Žernoseky (720 tisíc tun stavebnin), Postoloprty (710 tisíc tun stavebnin), Jestřebí (350 tisíc tun stavebnin) a Hněvice, kde je v obratu zboží rozhodující nákladky dvou skupin zboží — benzinu a stavebnin.

III. Střediska nákladní železniční dopravy, kde je v obratu výraznější složkou vykládka. V nakládkce (podobně jako ve vykládce) je zastoupeno více druhů zboží. To je typická skladba obratu zboží v průmyslových centrech. Do této skupiny dopravních středisek patří především Ústí nad Labem. Daleko menší v množství obratu je Chomutov. Z obratu téměř 1,2 mil. tun bylo 59 % vykládky. Dále Děčín — obrat 1,1 mil. tun, z toho 65 % vykládky, Liberec — obrat 730 tisíc tun, z toho 74 % vykládky, Neštětice — 710 tisíc tun, z toho 79 % vykládky, a několik dalších: Štětí, Žatec, Louny a Teplice Lázně v Čechách.

IV. Zvláštní skupina středisek nákladní železniční dopravy, která jsou smíšeného charakteru. Patří sem Lovosice. Obrat nákladky a vykládky je v tomto středisku téměř vyrovnán. Kromě značné vykládky surovin pro průmysl je zde i veliká nákladka stavebnin.

Porovnáme-li celkový charakter středisek v Severočeském kraji k ostatním, je třeba konstatovat, že tak výrazná převaha nákladky nad vykládkou se nikde v takovém rozsahu nevyskytuje. Obdobná, ale váhově menší, je situace v pánvi Sokolovské. Jinak se na území republiky vyskytují výrazně nákladková střediska pouze ojediněle. Je to hlavně nákladka stavebnin u rozptýleného průmyslu stavebnin (např. Štramberk, Kojetín, Varín atd.) nebo při nakládkce černého uhlí. Zde však, kromě několika typicky nákladkových středisek (např. Prostřední Suchá, Havířov) jsou střediska s velkým obratem zboží, ale s převahou vykládky. Zcela zvláštní je postavení stanice Čierna nad Tisou, kde se uskutečňuje překládka zboží jdoucí

ho k nám ze Sovětského svazu (ne naopak!). V obratu zde má zcela rozhodující význam nakládky.

Hnědé uhlí je naší nejdůležitější energetickou surovinou. Ze Severočeského hnědouhelného revíru vychází hlavní přepravní proud směrem od Chomutova k Ústí nad Labem. Od Chomutova se v každém úseku počty nákladních vlaků i počty přepravených tun rychle zvyšují. V úseku Oldřichov u Duchova—Ústí nad Labem projede v průměru 2,5krát více nákladních vlaků než v úseku Chomutov—Most. Úsek mezi Oldřichovem u Duchova a Ústím nad Labem patří podle počtu nákladních vlaků i v převezeneých čistých tunách k několika nejvíce zatěžovaným úsekům naší železniční sítě. V Ústí nad Labem nastane určité rozštěpení přepravy (i na Labe!), ale přesto zůstává nejvýznamnější dopravní tah směrem na Vsetaty, kudy jde hnědé uhlí pro Moravu a Slovensko. Přitom je pro všechny tyto úseky typická jednostrannost tahu. Váhově se po tratích směrem od hnědouhelného revíru převládá třikrát až téměř pětkrát (tj. v počátku celého tahu) více zboží, než ve směru opačném. Tento přepravní tah je tedy pochopitelně v Severočeském kraji daleko nejdůležitější a patří i k nejdůležitějším na celém území Československa.

Pokud budou hledány cesty řešení tohoto problému jen na poli železniční přepravy, možností je málo. Určitá možnost odlehčení tomuto tahu je pomocí tratě přes Chomutov na Prahu. Ale i zde, stejně jako na zdánlivě příznivějších tratích, jsou to možnosti malé. Na těchto tratích jsou přírodní, terénní podmínky tak nevyhovující, že se tyto tratě, pro svoje vertikální i horizontální poměry pro těžkou nákladní železniční dopravu nehodí. Jejich rekonstrukce by byla neekonomická. Jediné rezervy, další efektivnější využívání dosavadního hlavního tahu, jsou omezené. Cesty k řešení naznačují však jiné formy dopravní, zčásti již používané: plynovody, benzinovody a elektrická vedení. Zpracování uhlí přímo v revíru, pokud to dovolí jiné podmínky (například nedostatek vody), by ulehčilo železniční dopravě a energii v uhlí obsaženou by převedlo na jiné formy dopravy. Za studii by stálo i použití dálkového transportu přes České středohoří do Poohří, odkud by bylo možno použít více železničních spojů.

Hospodářskému geografu dává podnět k zamyšlení i jiná okolnost: prázdný běh okolo 20 milionů tun kapacity vagonů za rok, vracejících se bez využití z východu do Čech, přičemž je tento zpětný běh koncentrován zejména od Kolína po Ústí nad Labem na jedinou trať. Využití zpětného běhu prázdných vagonů by například mohlo vyřešit to, že by se v této oblasti Čech umístila taková výroba, která by zpracovávala větší množství surovin nacházejících se na východě státu nebo přicházejících k nám přes východní hranice z dovozu a měla by zde i ostatní podmínky pro rozvoj.

MIROSLAV ŠPŮR

## OBYVATELSTVO MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM

V této práci užívám rozdělení města na jednotlivé čtvrti podle městské plánovací komise, jak co do názvu, tak i hranic. Jsou v podstatě totožné s hranicemi bývalých samostatných obcí, pouze v některých případech to jsou přirozené hranice ve vztahu k současnému hospodářskému a dopravnímu spádu. Taktto vymezené části města slouží v nynější době praktickým potřebám života (hospodářskému plánování, sčítání obyvatelstva, statistickým potřebám aj.).

Město, rozkládající se v úzkém údolí po obou stranách Labe a jeho levého přítoku Bíliny, je hodně členité. Skládá se z několika vzájemně se lišících částí, které