

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 převezaných 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

byly dříve samostatnými obcemi, postupně připojovanými k městu Ústí nad Labem (Krásné Březno připojeno v roce 1899, Klíše v roce 1900, Bukov, Předlice, Střekov a Trmice v roce 1939). Toto členění má příčiny jak v historickém vývoji, tak i v přírodních podmínkách, které sehrály při vytváření městské aglomerace důležitou úlohu.

Jak se projevila kapitalistická industrializace na růst počtu obyvatel, ukazuje následující tabulka. Do poloviny 19. století mělo město asi 2.000 obyvatelů; přesný počet přítomného obyvatelstva se sice zjišťuje teprve od censu 1857, ale pro geografické srovnání v jednom roce mohou posloužit i data z r. 1854, která jsou podrobnější.

	Rok 1854:	1890:	1921:	1939:	1947:
Ústí-město	2.885	23.646	39.750**)	41.627**)	34.410**)
Klíše	227	500	.	.	.
Bukov	824*)	1.000	3.067	3.351	3.126
Krásné Březno	424	1.000	.	.	.
Střekov	278	1.600	8.335	11.000	9.073
Trmice	758	3.300	7.183	6.814	5.070
Předlice	286	700	5.396	4.271	3.866
Celkem	5.682	31.746	63.731	67.063	55.547

V té době měl Liberec asi 13.000 obyvatel, České Budějovice, Plzeň asi 10.000 obyvatel, ale více obyvatel měla i celá řada dalších měst v Čechách, např. Chrudim 5.900, Pardubice 5.200, Litomyšl 5.100, Mladá Boleslav 5.067. A větší byla i některá města dnešního Severočeského kraje — Litoměřice 5.400, Chomutov 4.140, Most 3.935, Teplice 3.580. Srovnávám s Ústím 2.885 obyvatel, protože tehdy nebyly k městu připojeny ostatní uvedené části.

Do konce století však Ústí n. L. téměř všechna tato města předstihlo a zařadilo se mezi největší města u nás a patří mezi prvních 10 největších měst ČSSR i dnes.

Celková plocha města činí 31,5 km², což odpovídá v průměru našim méně lidnatým městům. Přitom je třeba vzít v úvahu, že v celkové ploše města jsou zahrnuta i značná místa, která neumožňují další výstavbu města. Je to celá řada průmyslových podniků, z nichž některé jsou rozlehlé — Spolek pro chemickou a hutní výrobu zabírá přes 30 ha, Severočeské tukové závody přes 20 ha, dále je na území města důl, tepelná elektrárna a teplárna s rozsáhlým složištěm popelovin (pro kapacitu asi 500.000 m³), velké seřazovací nádraží a konečně i řada příkrých svahů, pro zastavení zcela nevhodných. Jsou u nás města s daleko menším počtem obyvatel, které mají dvakrát větší plochu — např. Děčín s 35.000 obyvateli, na ploše 68 km² nebo Trnava s 33.000 obyvateli na ploše 64 km². Je nutno souhlasit se závěry, že je těsná hranice městského území Ústí n. L. Není to jistě případ u nás ojedinělý, podobně je tomu např. u Kladna, Teplíc, Jablonce n. N. a řady dalších měst, ale nikde nejsou podmínky tak obtížné, jako u Ústí n. L.

*) Včetně Všebořic (obec, která je ještě dnes mimo Ústí n. L.).

***) Včetně Klíše a Krásného Března.

Na této poměrně malé ploše žije již dnes značný počet lidí, 2025 na 1 km² a bude jich stále přibývat, jak je patrné z následující tabulky, uvádějící odhady krajské plánovací služby:

	Rok 1961 (1. 3.)	1965:	1970:	1975:
Ústí n. L.-město (v tom Skřivánek)	16.509 (3.783)	22.420 (6.750)	26.500 (10.800)	30.800 (15.000)
Klíše	15.749	14.600	14.600	14.500
Bukov	3.441	6.400	7.250	7.700
Krásné Březno	4.526	4.760	4.500	4.500
Střekov	11.186	11.970	12.500	13.000
Trmice	5.393	5.500	5.400	5.300
Předlice	7.015	7.100	7.000	7.000
Celkem	63.819	79.500	88.550	97.800

Ukazuje se, že město počítá nadále s povolným, ale trvalým růstem počtu obyvatelstva, který bude větší, než v minulých letech. Např. Ústí n. L. patřilo k těm krajským městům, jež měla v letech 1950—1956 průměrný vzrůst počtu obyvatel 12,1 %. Naproti tomu Praha 4,3 %, Brno 6,8 %, Plzeň 7,5 %, Gottwaldov 8,4 %, Pardubice však 32,3 %, Žilina 31,9 %, Prešov 31,1 %, B. Bystrica 30,5 %.

Tabulka ukazuje, že největší zvýšení počtu obyvatel se předpokládá v městské části Skřivánek, kde v následujících letech vzroste počet několikanásobně. Bude zde totiž potaveno nové moderní sídliště s příslušným vybavením služeb a několika školami. Starý střed města bude po asanaci sloužit převážně jako správní a obchodní centrum, kolem kterého budou v rámci možností vedeny i dálkové silniční komunikace.

Druhou městskou částí, kde podstatně vzroste počet obyvatel, je Bukov. Zde probíhá v současné době poměrně rozsáhlá výstavba podél silnice mezi Bukovem a Všebořicemi. Toto sídliště, kterému se prozatím říká „Všebořická“ posune Ústí n. L. podstatně směrem severozápadním, hlavní tepnu „Fučíkovu třídu“ zvýrazní rozmnožením městské dopravy a po vybudování občanské vybavenosti vytvoří jakýsi protipól starého středu města. A to i po stránce hygieny bydlení. Rozsáhlý prostor pro výstavbu ovšem ani zde není, protože dál směrem severozápadním je nová tlaková plynárna s povrchovým dolem v Užíně.

Naproti tomu počet obyvatel jiných čtvrtí nejen že nebude růst, ale bude se dokonce zmenšovat. Krásné Březno jako výhodná čtvrť při tepnách silniční, železniční a vodní dopravy je plánováno pro výhledovou průmyslovou výstavbu. Má totiž neobyčejnou výhodu pro město, leží na východní závětrné straně, odděleno od města vysokým masivem Mariánské skály, takže nově vybudovaný průmysl nebude zhoršovat již tak dost znečištěné ovzduší krajského města. Předlice a Trmice budou v budoucnosti dotčeny dolováním a i z hygienických důvodů nejsou vhodné pro další bytovou výstavbu. Klíše jako vilová čtvrť s podnikovou výstavbou v prolukách probíhající v současné době, nebude již mít prakticky prostor pro další zastavění.

Vzhledem k tomu, že perspektivní počet obyvatel města v roce 1975 je třeba brát s tolerancí $\pm 10\%$ (podle vyjádření městské plánovací komise), je možné, že Ústí n. L. dosáhne v tomto období počtu 100.000 obyvatel a zařadí se mezi naše velkoměsta. Na dané prostorové možnosti vývoj jistě mimořádný.

Hustota zalidnění v jednotlivých částech města je značně rozdílná:

Klíše 5.308 obyvatel na 1 km², Bukov 3.419, Ústí n. L.-město 2.183, Krásné Březno 2.162, Předlice 1.966, Střekov 1.854, Trmice 1.098 ob/km².

Největší počet obyvatel na 1 km² má vilová a zahradní čtvrť Klíše, daleko víc než vlastní Ústí n. L.-město, v jehož areálu jsou jak příkré svahy labského údolí, tak celá řada průmyslových závodů.

Věkové složení obyvatelstva:

Věk	Rok 1960:		1965:		1970:		1975:
0—14	19.483	(28,7 %)	16.812	16.144	(20,7 %)		18.840
15—59 muži	21.142	(31,2 %)	23.876	25.478	(32,8 %)		25.584
ženy	19.719	(29,2 %)	22.111	23.501	(30,2 %)		24.482
nad 59	7.416	(10,9 %)	9.951	12.627	(16,3 %)		13.894

Věkový průměr obyvatel města Ústí n. L. je nižší, než je celostátní průměr, i nižší, než u řady našich měst. To jsou důsledky nového osídlení města mladými obyvateli po roce 1945. Je proto přirozené, a z tabulky je to dobře vidět, že se věkový průměr bude postupně zvyšovat, že bude klesat počet dětí do 14 let a neobyčejně stoupne kategorie věku nad 59 let. To všechno bude mít jistě vliv jak na hospodářskou stránku, tak i na charakter života města, služby, požadavky na byty aj. Podstatný pokles počtu mládeže ve věku do 14 let se ovšem v dalších letech projeví nepříznivě na přírůstky do kategorie pracovníků tzv. produktivního věku 15—59 let. Kladně se tento fakt projeví pouze ve zmírnění nedostatku učebního prostoru, případně v možnosti snižování počtu žáků ve třídách rychlejším tempem, než v jiných městech. Jinak je tento jev v naší republice obecný a souvisí s celkovým poklesem porodnosti především v českých krajích.

V odhadech populačního vývoje se počítá nadále s převahou imigrace, asi 450 osob ročně, tedy více než tomu bylo v posledních letech. Je pravděpodobné, že se dále projeví přitažlivost krajského města. Je však otázkou, zda se udrží dosa- vadní stav, že většina přistěhovalých mimo vlastní kraj je z Prahy a Středočes- kého kraje (dříve kraje Pražského).

Celkové postavení města v souvislosti s přírůstky obyvatelstva ukazuje C. Vo- trubec. Podle něho činil za tuto dobu v Ústí n. L. přirozený přírůstek 2125 osob a stěhováním 268 osob, tedy celkem 2393 osob. Tím se město řadilo v uvedených absolutních číslech na 16. místo v ČSSR (počtem obyvatel bylo na místě devá- tém). Pokud jde o relativní hodnoty na 1000 obyvatel, byla situace ještě horší. Přirozený přírůstek činil v promilích 8,3 (41. místo mezi našimi městy), stěho- váním 1,05 (52. místo), celkový 9,4 (43. místo). Perspektivně vzhledem k tabulce věkového složení obyvatelstva by měla tato čísla pravděpodobně ještě klesat.

Zaměstnání obyvatelstva patří k nejdůležitějším podmínkám populačního vý- voje: Roku 1960 bylo v Ústí n. Labem zaměstnáno v průmyslu 14.864 (38,0 %), v dopravě 7137 (18,2 %), ve stavebnictví 3395 (8,7 %), v obchodu 2713 (6,9 %), v místním průmyslu a službách 2636 (3,6 %), v ostatních odvětvích 8391 (21,4 %), celkem 39.135 pracovníků.

Z těchto dat je patrný celkový hospodářský charakter města, jehož obyvatelstvo pracuje převážnou měrou v průmyslu a dopravě (celkem přes 56 %). Je to víc, než činí příslušná čísla v celostátním průměru, zvláště v dopravě (6 %), ale u průmyslu to nejsou hodnoty tak přesvědčivé, jak bychom u významného průmyslového centra čekali. Celostátní průměr činí 34 % bez místního a družstevního průmyslu. Je tomu tak proto, že uvedený přehled se týká jen bydlícího obyvatelstva. Do města dojíždí však z blízkého i vzdálenějšího okolí a nedalekých měst celá řada pracovníků, a není jich málo. Denně přes 8000 lidí, to je počet obyvatel menšího města, číslo, které je v uvedené souvislosti nutno brát v úvahu. Vlaky dopravily průměrně denně 5728 lidí (v roce 1959) a autobusy 2418 osob (v roce 1959).

Do Ostravy dojíždí denně přes 30.000 lidí, do Třince téměř 10.000, do Frýdku přes 5500 a do Karviné asi 2700 pracujících. Jinde jsou čísla ještě větší. Do Prahy dojíždělo do zaměstnání v roce 1955 celkem 75.000 a do Bratislavy jen železnici 40.000 osob. Ovšem relativně vzhledem k počtu obyvatel je počet dojíždějících do Ústí n. L. vysoký.

Kdybychom v této souvislosti chtěli stanovit území, z něhož dojíždějí pracovníci do Ústí n. L., mohli bychom použít řady metod podle O. Vrány, který určoval tzv. násavnou oblast Pardubic.

V Ústí n. Lab. jsou poměry složitější. Skutečnou násavnou oblast, z níž dojíždějí pracovníci do Ústí n. Lab. proto třeba zjistit prací v terénu, konkrétním zjišťovacím v okolních obcích a ústeckých závodech. To si vyžádá zvláštní práce.

Literatura:

HÄUFLER V., Hospodářsko-zeměpisné hranice Prahy, Sborník ČsSZ 1960, 122. — CHROBKOVÁ D., Stěhování na Ostravsko a dojíždění do zaměstnání v letech 1957 a 1958, Sborník ČsSZ 1961, 52 — VOTRUBEC C., Vývoj čs. měst v l. 1950—1956, Sborník ČsSZ 1958, 144 — VOTRUBEC C., Stěhování do větších měst středních a severních Čech v letech 1954—1958, Sborník ČsSZ 1960, 26, Podíl přirozeného přírůstku a migrace na růstu měst Československa v letech 1954—1958, Geografický časopis 1959, 122 — VRÁNA O., Území ovlivněné Pardubicemi, Sborník ČsSZ 1961, 31.

JOSEF HŮRSKÝ

VYMEZENÍ AGLOMERACE ÚSTÍ N. L.

Bude uveřejněno později.

OTA POKORNÝ

NĚKOLIK POZNÁMEK K HISTORICKÉMU VÝVOJI KOMOŘANSKÉHO JEZERA

O Komořanském jezeře nebylo v české literatuře mnoho psáno. Hojnější je odborná literatura německá. Některé názory, zejména o rozsahu jezera v minulých dobách, mají nedostatky, že již v zájmu jejich rektifikace je třeba, aby Komořanské jezero se stalo předmětem našeho zájmu. To tím spíše, že je geografickou pozoruhodností v našich zemích vsutku ojedinělou. V historickém vývoji je možno na něm sledovat pozvolné zanikání jezera jako jev fyzicko-geografický a současně i otázku jak v toku dějin při tom spolupůsobil člověk vytvářením nových a stále účinnějších forem, jimiž působil na zemský povrch, na jeho utváření a přeměnu. Po zániku jezera byl jeho areál využit z největší části k zemědělskému podnikání, ale od druhé poloviny minulého století rozsáhlym, zejména povrchovým dolováním hnědého uhlí mění se jezerní louky v bizarní antropogenní formy terénu, které se tu dnes uplatňují již v největší míře.