

## ČRTY SÚČASNEJ FRANCÚZSKEJ GEOGRAFIE A NIEKTORÉ PROBLÉMY ROZVOJA A ROZMIESTENIA VÝROBY FRANCÚZSKA

In this article the author deals with the present state of French geography, its subject and aims, as well as a short characteristic development of economy in certain regions after World War II. He bases himself on his own observations, as also on the information given him by French geographers who accompanied him on his visit to France.

V máji 1960 navštívili čs. geografi po dlhšej prestávke Francúzsko. Skupinu, ktorú viedol vedúci Kabinetu ekonomickej geografie ČSAV doc. dr. M. Blažek a ktorej členmi boli s. Fr. Kahoun, zást. doc. M. Ďuraj a doc. K. Ivanička, C. Sc., prijali vo Francúzsku ako oficiálnu delegáciu čs. geografov a súčasne mimoriadne srdečne privítali, ako aj s veľkou starostlivosťou sprevádzali ku všetkým objektom, o ktoré prejavila záujem. Zvlášť veľkú pozornosť venovali nášmu pobytu prof. P. George, dr. Bastié, dr. P. Barere, prof. Isnard a dr. Bravard.

Celý pobyt nás upevnil v presvedčení, že francúzsky národ vo svojej väčšine nadväzuje na veľké revolučné tradície, ktorými sa preslávil v minulosti. Duch povstania lyonských tkáčov, parížskych komunardov, marseillských povstalcov a protifašistického odboja žije v ľuďoch i naďalej. Veľkou popularitou a vážnosťou sa dnes zahrňuje FKS, ktorá čo do počtu odovzďavaných hlasov je v skutočnosti najvýznamnejšou politickou stranou krajiny.

No dnešné Francúzsko je súčasne jednou z najväčších kapitalistických krajín, ktorej finančno-monopolistické kruhy a imperialistická vláda potláčajú revolučné tradície. uskutočňujú krutú koloniálnu politiku a vedú vojnu v Alžírii proti tamojším národnoslobodzovaciim a pokrokovým silám. O odpore proti vojne v Alžírii, nesúhlase so znovuvybrojovaním Nemeckej spolkovej republiky a úsilí o dosiahnutie svetového odzbrojenia svedčia mnohé hnutia intelektuálov a robotníkov, celý rad nápisov na stenách, najmä v robotníckych štvrtiach.

Kto chce a vie sa pozerať otvorenými očami, nájde v dnešnom Francúzsku upevnenie presvedčenia o nezadržateľnosti vývoja ľudstva k sociálnej spravodlivosti, o víťaznej ceste socialistických ideí a rastúcom úsilí o spoluprácu so socialistickými štátmi.

Francúzska geografia sa vyvíja v konkrétnych podmienkach vývoja medzinárodnej situácie a vnútorných rozporov Francúzska. V značnej miere je i naďalej pod vplyvom pozitivizmu, ktorý sa v nej zakotvil ešte v časoch Demangèona, ale čím ďalej tým viac do nej prenikajú ideologické základy marxizmu. Pozitivizmus sa ešte i dnes prejavuje vo výbere špecializovaných úzkych tém, kde sa možno vyhnúť základným politickým problémom našej doby. Správna filozofická orientácia je dnes vlastná viacerým významným francúzskym geografom. Geografický determinizmus, ktorý bol v medzivojnovom období rozšírený v Nemecku a ktorý stál pri zrode geopolitiky, vo Francúzsku nikdy nenadobudol takú vulgárnu formu a oficiálne uznanie. Determinizmus v zmysle ideologického odôvodňovania kolonializmu bol však rozšírený i vo Francúzsku. Nevedecké názory Brunhesove hlásané v jeho *Geografii človeka*, ako napr. teória pasívnych

a aktívnych zón (prícom v zóne pasívnej sa nachádzali hospodársky, vojensky a politicky utláčané koloniálne národy), sú dnes úplne odhalené. Pokrokoví francúzski vedci, ako napr. J. Arnaud (10), vyvracajú tieto teórie od základu. Tieto omyly sa dostali aj do Československa a ešte sa i po oslobodení hlásali z našich katedier, ba vyskytovali sa taktiež v niektorých učebných pomôckach. Je pritom zarážajúce, že generácia, ktorá im v Československu podliehala, vo Francúzsku sa ich už zbavovala a časť prechádzala k správne marxistickému hodnoteniu (prof. Dresch, prof. Trickart, prof. George a i.). Rovnako treba podotknúť, že kým niektorí geografi u nás v duchu staršej francúzskej pozitivistickej školy utekali od účasti na „spoločenskom živote“, považovali viacerí francúzski geografi za svoju povinnosť aktívne sa zapojiť napr. do hnutia svetovej organizácie mierového hnutia (prof. Perpillon). Viacerí francúzski geografi sú presvedčení, že kapitalizmus je dnes vo svojich hospodárskych možnostiach na konci a tieto názory ovplyvňujú i celú ich spoločenskú a vedeckú činnosť. Z celkového počtu 30 francúzskych profesorov geografov 6 sa ich hlási k ideológii FKS. K nim sa pripája celý rad mladých asistentov.

Pre pokrovový smer vo francúzskej geografii v určitom zmysle môže byť reprezentatívny názor prof. Drescha. Podľa jeho názoru geografia je uceleným systémom jednotlivých geografických disciplín, čo vyplýva zo skutočnosti, že má jeden predmet štúdia — geografickú sféru zeme. Nestotožňuje sa s kladením priehady medzi ekonomickú a fyzickú geografii, ale uznáva, že rôznym javom a procesom, s ktorými sa na zemskom povrchu stretávame, zodpovedajú rôzne geografické disciplíny. Pochopenie predmetu štúdia ako celku si však vyžaduje komplexný prístup k jeho štúdiu. Prírodnú podstatu študuje fyzická geografia, spoločenské javy zas geografia ekonomická, no v skutočnosti sa vo svete hospodárske a prírodné javy navzájom ovplyvňujú, nie sú od seba nezávislé. Táto koncepcia je veľmi príbuzná koncepcii sovietskeho geografa Anučina a získava si čím ďalej tým väčšie uplatnenie vo svete.

Čo sa týka konkrétnej problematiky výskumu a publikovaných prác, značne sa líši podľa polohy univerzít. V porovnaní s tematikou výskumu napr. varšavského geografického ústavu nadobúda čs. geograf dojem o určitom konzervatizme súčasnej francúzskej geografie. Rozhodne dnes už ani Geografický ústav na Sorbone sa nevyznačuje takou originalitou, ktorá mu bola vlastná v minulosti. Je nesporné, že sa dnes prvenstvo stavania problémov presunulo do socialistických štátov zásluhou bezprostredného kontaktu s praxou. I v západnom svete sa prediera do popredia anglosaská škola, ktorá kedysi bola pod úplným vplyvom francúzskej a nemeckej školy. Dnes, ako sa to ukazuje napr. v rozšírenom záujme o mapu využitia zeme, spätne pôsobí na Francúzsko.

Francúzske práce napr. prof. Perpillonu (7) majú vynikajúcu úroveň, predsa však primát v tejto problematike má anglický prof. Stamp. Aj výskum výrobných komplexov, ktorý vo Francúzsku reprezentuje prof. Chardonnet, má svoj primát v SSSR, kde prof. Kolosovskij už v dvadsiatych rokoch touto metódou vypracoval cenné práce pre národohospodársku prax. Ani v teórii lokalizácie, ktorá je základom modernej ekonomickej geografie, nemá Francúzsko prácu typu Löschovej *Lokalizácie produkcie*. Napriek tomu geografia výrazne preniká i do ekonomických inštitúcií. Pri výskume miest sa už dnes nevychádza z mesta ako v minulosti, ale z regiónu a až potom sa študujú detaily mesta ako podklady pre smerný plán (v kapitalistických súkromno-vlastníckych pomeroch ťažko realizovateľný).

Významné miesto si však Francúzsko udržuje v regionálnej geografii. Záujem napr. o regióny Francúzska, o Afriku je i naďalej veľký. Celý rad geografov, najmä z Bordeaux a Aix en Provence, uskutočňuje výskum na africkej pevnine.

Dôležité je spomenúť zaujímavú tendenciu časopisu *Revue géographique de l'Est*,

ktorý vznikol nedávno v Nancy. Problematika, ktorú mieni uverejňovať tento časopis, má sa dotýkať v prevažnej miere socialistických štátov. Hlavný redaktor prof. Blanc, ktorý podobne ako väčšina členov redakčnej rady žije v Paríži, chce týmto časopisom slúžiť správnej informovanosti francúzskej verejnosti o geografii socialistických štátov. Redakcia už nadviazala styk s geografmi NDR, Poľska, Maďarska a našim prostredníctvom i s čs. geografmi, z ktorých pera by chcela uverejňovať pôvodné štúdiá. Je zaujímavé podotknúť, že redakčná rada sa nestotožňuje napr. s tendenčnými článkami niektorých západonemeckých autorov o čs. pohraničí. Na druhej strane plne uznáva výsledky socialistickej industrializácie Slovenska. Treba tu azda zdôrazniť, že univerzita v Nancy a neskôr i v Strasburgu má silné tradície zachytávať tendenčné a militaristické vplyvy prušiackej rozpínavosti. Po porážke Francúzska v prusko-francúzskej vojne bola to jedna z hlavných ideologických úloh univerzity v Nancy. Táto hrozba v mysliach ľudí je tu naďalej aktuálna.

Požiadavky na kvalifikáciu vysokoškolských prednášateľov sú vo Francúzsku vysoké. Vysokú úroveň si francúzske univerzity udržiavali zásluhou veľkého dôrazu na vedeckovýskumnú prácu. Tento dôraz sa prejavuje nielen pri výbere na vysokú školu, ale aj v celkovej štruktúre a systéme práce. Je zaujímavé, že kým u nás sa dnes usilujeme, aby tretinu pracovného času vysokoškolskí učitelia venovali vedeckému výskumu, od profesora francúzskych univerzít sa požaduje venovať vedeckej práci 40—60 % pracovného času, 30 % práci pedagogickej a 10—30 % práci organizačnej. U mladších pracovníkov v prípravnom štádiu sú požiadavky na vedeckú prácu ešte vyššie. Vedúci ústavu (ústavy z hľadiska počtu pracovníkov zodpovedajú našim katedrám) má nižší pedagogický úväzok, obyčajne 2—3 hod. za semester. Získaný čas venuje výchove a starostlivosti o rast pracovníkov ústavu, organizácii práce a vlastnému rastu, ktorý má byť pre vedúcich kolektívov týmto spôsobom zabezpečený. Je to riešenie podobné ako napr. v MĽR. V porovnaní so socialistickými štátmi je počet pracovníkov na univerzitách nižší. Napríklad Sorbona vôbec neznesie porovnanie s Lomonosovovou univerzitou, kde jestvuje samostatná geografická fakulta. Ustupuje značne i varšavskej univerzite. Zodpovedá približne počtu pracovníkov geografických katedier Karlovej univerzity, resp. Univerzity Komenského. I keď francúzski geografi v porovnaní s čs. geografmi sú zatiaľ publikačne produktívnejší (ide už o starších, skúsených profesorov, u nás ešte prevládajú asistenti), budúcnosť rozhodne patrí socialistickým štátom. Kapitalistické zriadenie sa dnes už nemôže v poskytovaní možností pre vedeckú a pedagogickú prácu porovnávať so zriadením socialistickým.

Niektorí francúzski geografi vidia znižujúci sa význam Sorbony i v rámci kapitalistických krajín vo zvyšujúcej sa aktivite nasávania zahraničných študentov amerických univerzít, čo zodpovedá politickým a hospodárskym presunom v západnom svete. Okrem toho veľký prúd študentov zo socialistických a koloniálnych krajín smeruje dnes do Moskvy, čo sa tiež zjavne odrzkaďuje v úbytku zahraničných študentov vo Francúzsku.

Počas pobytu vo Francúzsku sme navštívili a oboznámili sa s viacerými strediskami a rajónmi. Na prvom mieste zaslúžene podnecoval náš záujem Paríž.

Paríž je pre čs. geografa všestranne zaujímavým a priťažlivým. Už samým počtom obyvateľstva je Paríž svetovým mestom a táto mohutná aglomerácia prináša rad problémov, ktoré na príklade čs. miest nemožno študovať. Priťahuje pozornosť i viacerých francúzskych geografov, v poslednom čase sa výskumu niektorých jeho funkcií venoval najmä prof. P. G e o r g e (3). Administratívne hranice mesta sa už takmer od jedného storočia nemenia, ale počet obyvateľov rýchlo rastie. Národný štatistický a národohospodársky ústav skúmal hranice parížskej aglomerácie a zistil, že dnes okrem admi-

nistratívneho územia Paríža zasahuje do ďalších troch departementov, a to: Seine, ktorý je celý súčasťou aglomerácie, Seine et Oise a Seine et Marne (z posledného len malá časť). Celá aglomerácia mala r. 1960 7 miliónov obyvateľov, z toho administratívne územie mesta okolo 3 miliónov obyvateľov (1). Aglomerácia Paríža čo do veľkosti zaberá štvrté miesto na svete po New Yorku, Londýne a mestskej dvojici Tokio-Jokohama. Už samým počtom je Paríž zjavom, ktorý nemá ani vo Francúzsku príbuznosť. Ďalšie najväčšie mestá ako Marseille, resp. Lyon sú desaťnásobne menšie. Približne šestina obyvateľstva Francúzska žije v Paríži. Napriek značným obmedzeniam zaznamenal Paríž v rokoch 1954—1958 priemerný ročný prírastok 100 000 osôb. z toho 50 000 je prirodzený prírastok a zvyšok imigruje. Rast sa stále zrýchľuje a predpokladá sa, že r. 1970 vzrastie celkový počet obyvateľov Paríža na 14 miliónov ľudí. Popri celkovo užitočných funkciách veľkomesta, ktoré podmieňuje tento rast, ide tu aj o hypertrofiu rastu. Paríž rastie i na úkor iných francúzskych a najmä koloniálnych území, z ktorých odčerpané zisky sa tu sústreďujú a spotrebúvajú. Nepretržitý rast Paríža od 18. stor. sa viaže s politickou a administratívnou centralizáciou Francúzska v 18. a 19. stor. K tomu prístupuje expanzia do iných krajín a najmä koloniálna politika 3. republiky, ktoré urobili z Paríža centrum rozsiahlej koloniálnej ríše. Parížska buržoázia bola tým vťahnutá do svetového obchodu a špekulácií. Súčasne sa Paríž stal hlavným mestom diplomacie a významným hospodárskym centrom. V druhej štvrtine 20. stor. s ustupujúcim významom západnej Európy, najmä s rozpadom kolonializmu, hospodársky a politicky síce Francúzsko slabne, ale vplyv francúzskeho jazyka a kultúry na ostatné krajiny ostáva. Sústredenie neoceniteľných umeleckých a kultúrnych hodnôt zabezpečuje Parížu naďalej poprednú úlohu vo svete.

Prírodné podmienky, ktoré umožnili Parížu stať sa križovatkou ciest, dnes už pôsobia viac nepriamo ako priamo v tom zmysle, že historicky uľahčovali spojenie jednotlivých rajónov a centier. Rieky stekajúce sa do panvy Seiny vytvorili podmienky pre pohodlné spojenie Parížskej panvy so susednými krajinami: Flandrami na severe, Porýním na východe, s údolím Rhônu na juhu, s územím Loíry a Garonny na juhozápade a juhu. Cez Le Havre a Rouen otvárali cestu k moru. Táto poloha je dnes materializovaná cestami a železnicami a vytvorila z Paríža medzinárodný uzol. Námorná lodná doprava, ktorá v minulosti v porovnaní s Londýnom Parížu uberala, v osobnej doprave ustupuje a je vytlačaná dopravou leteckou. Parížske letiská predstavujú jeden z najväčších medzinárodných komplexov. Orly a Le Bourquet v rokoch 1956—1958 prepravovali priemerne ročne 2 milióny cestujúcich. Rozvoj leteckej dopravy ešte zvýrazňuje svetové funkcie Paríža. Pri leteckej doprave je Paríž dnes ešte vo väčšej miere ako v minulosti normálnou zastávkou pri lete cez Atlantik a pri cestách do strednej a východnej Európy, na Ďaleký východ, do Austrálie a Afriky. Všetky veľké medzinárodné spoločnosti tu majú svoje konečné stanice, resp. medzistanice.

Paríž je sídlom mnohých organizácií medzinárodnej buržoázie, sídlom významných medzinárodných a francúzskych bánk, ktoré kontrolujú značné časti kontinentov (aj keď z tohto hľadiska Paríž ustupuje Wall Streetu alebo Londýnskej burze).

Komerčná aktivita Paríža činí z neho aj popredné svetové trhové mesto. Približne pol milióna obyvateľov je zamestnaných v obchode. V tom je prirodzene zahrnutý aj obchod pre zásobovanie obyvateľov mesta Paríža. Z medzinárodného hľadiska je významný export i import. Paríž je sídlom celého radu obchodných agentúr a zastupiteľstiev. Konajú sa tu veľké výstavy, z ktorých napr. „Foire de Paris“ priťahuje v posledných troch rokoch asi 4 mil. návštevníkov ročne. Celý rad výstav a veľtrhov, stálych výstavných salónov s domácimi a zahraničnými tovarmi priťahuje prúdy návštevníkov. Paríž je súčasne hlavným mestom dámskej módy a s tým súvisiacich vý-

robkov — módných oblekov, galantérie, kožených a kožušničných výrobkov atď. Čím ďalej tým životnejším sa stáva aj obchod a výroba najnovších elektrotechnických výrobkov. Intenzívna obchodná činnosť prilahuje do Paríža trvalý prúd ľudí a tovaru. Približne milión osobných áut obstaráva dopravu osôb. Počet prenocovaní v hoteloch je ročne asi 10 mil. osôb. Je tu 11 luxusných hotelov, 53 vysokokomfortných a viac ako 1000 turistických. K tomu patrí množstvo reštaurácií, celý rad cestovných, leteckých a námorných kancelárií (3). Paríž je i jedným z najvýznamnejších centier medzinárodnej turistiky. Obchodná funkcia Paríža je silnejšia, ako jej zodpovedajúca výroba. Vyplýva to zo skutočnosti, že Paríž je trhom celého francúzskeho priemyslu. Všetky významnejšie francúzske závody majú tu svoje zastupiteľstvá a veľkoprodejne. Veľký Paríž je napriek tomu obrovským výrobným komplexom. Zamestnáva okolo 1,3 mil. robotníkov a robotníčok, viac ako 100 000 zriadenecov a remeselníkov. Popri spomenutých módných výrobkoch a najnovších technických novinkách vykazuje rozmach výroba automobilov. Lokalizuje sa tu Simca (Poissy), Citroen (Quai de Javel), Renault (Billancourt) a Panhard (Porte de Chosy). Z nich Renault je vysoko zmechanizovaný a bol postavený v snahe zamedziť silnému prílivu zahraničných, najmä amerických a západonemeckých automobilov. Je to dnes druhý najväčší producent v kapitalistickej Európe (po západonemeckom Volkswagen) a siedmy v kapitalistickom svete vôbec. Moderný závod bol postavený r. 1950 a jeho denná výroba je 2600 áut. Vývoz smeruje do celého sveta. Kovopriemysel v aglomerácii Paríža zamestnáva celkom pol milióna ľudí. Veľký podiel má ďalej chemický a potravinársky priemysel.

V úzkom spojení s kultúrnou funkciou Paríža je aj priemysel polygrafický (tlačenie denníkov, rôznych časopisov, kníh, obrazov) a kníhväzačský, ktoré zamestnávajú okolo 80 000 pracovníkov.

Paríž je najvýznamnejším kultúrnym centrom Francúzska, jedno z najväčších univerzitných a umeleckých miest na svete. Mesto samo predstavuje nesčíselné množstvo architektonických a umeleckých pamiatok. Má napr. 24 múzeí špeciálneho charakteru, veľké knižnice a pod.

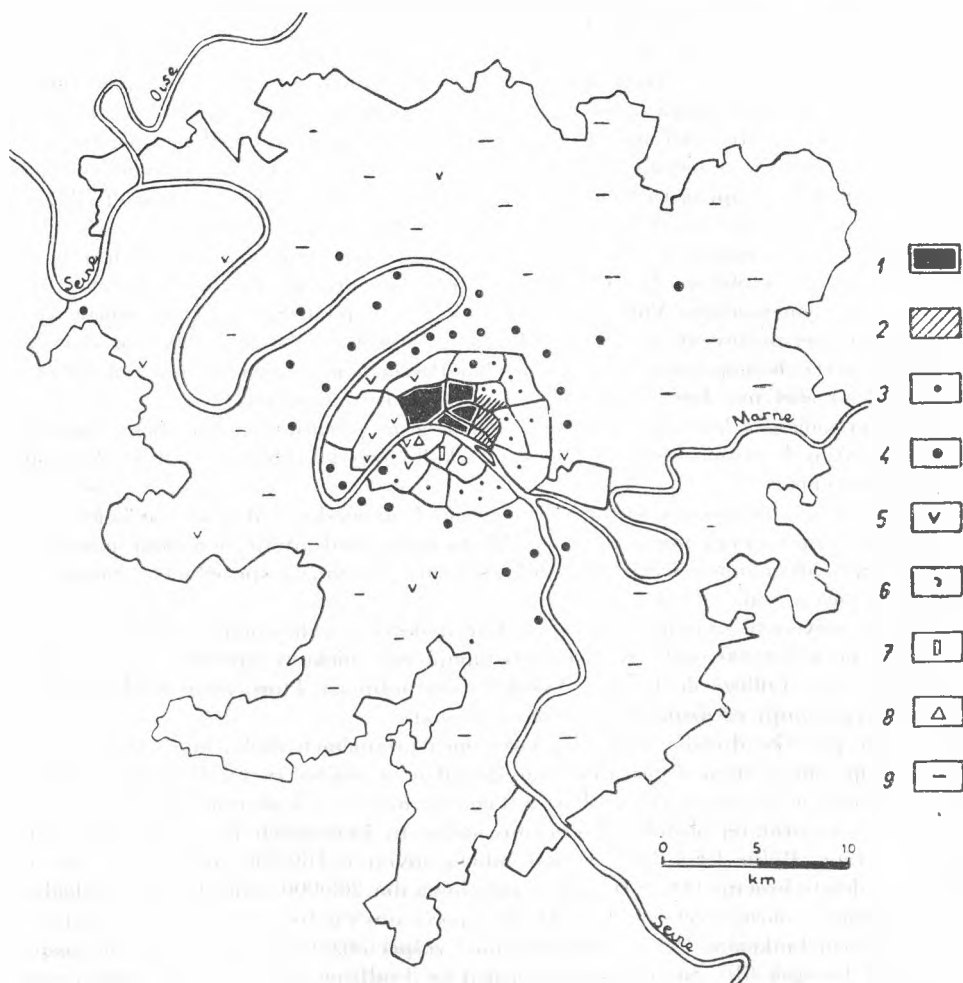
Parížska univerzita vytvára z učiteľov, francúzskych a zahraničných študentov spoločnosť v počte 70 000 osôb. K tomu prístupujú ešte niektoré špecializované vysoké školy, ako napr. Collège de France, Vysoká škola politická, ktoré majú medzinárodný dosah a ovplyvňujú medzinárodnú verejnú mienku.

Rovnako parížske divadlá uvádzajú vo svojich premiérach diela, ktoré často tu začínajú svoju púť svetom a prilahujú návštevníkov z celého sveta. Prevažná väčšina týchto činností je priamo v centre Paríža. Centrum mesta so 4 okresmi sa výrazne špecializuje vo všestrannej obsluhu. Počet obyvateľov tu bývajúcich klesá, ale počet pracujúcich stúpa. Roku 1954 bolo v ňom ubytovaných o 160 000 osôb menej ako r. 1881. Cez deň tu pracuje 600 000 osôb, v noci býva iba 265 000 osôb. Rozdiel dochádza každým dňom z okrajových štvrtí, v ktorých počet obyvateľov v noci silne vzrastá.

Jednotlivým funkciám Paríža zodpovedajú i zošpecializované mestské štvrte (mapa 1 podľa P. Georgea (3)). Samo centrum sa delí na 3 odlišné časti: 1. štvrť medzinárodného obchodu, bánk a turistiky (I. II. VII. a IX. okres); 2. obchodná a remeselná štvrť, zastupujúca mestské, prípadne lokálne potreby — výroba oblekov, kožených, kožušničných výrobkov (III. IV. a čiastočne X. okres); 3. univerzitná a správna štvrť na ľavom brehu Seiny (V. VI. VII. okres) — má aj funkciu obytnú.

Naokolo týchto častí vnútri administratívnych hraníc mesta Paríža možno územie rozdeliť na 2 časti: 4. štvrť starých malých závodov. Malé závody z 19. stor. sú tu prebudované a zmodernizované. Štvrť je prestúpená obytnými domami; 5. na západe novšie a lepšie obytné štvrte.

Predmestia majú tiež rozdielny charakter: 6. prvý prstenec, obklopujúci vlastné mesto, má asi milión obyvateľov. Bol budovaný na konci 19. stor. a začiatkom 20. stor. Tvorí obytný, málo hygienický priestor prestúpený továrňami, obmedzenými vo svojom pôdoryse. Výnimku tvoria len 2 výseče na západe s vysokokomfortnými bytmi; 7. uzavreté priemyselné územie, ktoré ďakuje za svoj vznik rozmachu automobilového priemyslu; 8. rozličné zastavané plochy prevažne obytného rázu.



Mapa 1 (podľa P. Georgea). 1 — jadro s funkciami svetového mesta, 2 — maloobchod a remeslá, 3 — malé priemyselné závody a robotnícke obytné štvrte, 4 — moderný priemysel a robotnícke obytné štvrte, 5 — privilegované obytné štvrte, 6 — univerzitná štvrť, 7 — vydavateľská štvrť, 8 — vládna štvrť, 9 — obytné štvrte tzv. stredných vrstiev.

Poľnohospodárstvo v blízkosti Paríža sa špecializuje v zeleninárstve, v mliečnom hospodárstve a obilninárstve. S postupne rastúcou vzdialenosťou od Paríža rastie podiel obilnín v poslednom desaťročí, najmä kukurice. Juhozápadne od Paríža ešte pred 10

rokmi sa kukurica siala len zriedkavo. Pestovanie kukurice ako jednej z najvýnosnejších plodín naráža i v samom Francúzsku na americkú konkurenciu. Napriek tomu, že v súčasnom období so zavádzaním kukurice sa francúzski farmári usilovali prevziať z USA i tamojšiu technológiu a mechanizáciu, je americká kukurica vo Francúzsku naďalej lacnejšia ako francúzska. Kým 1 q francúzskej kukurice stojí 40 NF, Američania ponúkajú kukuricu vo francúzskych prístavoch po 28 NF. Francúzsko bolo nútené prikrčiť k ochranným opatreniam vlastnej produkcie a zakázalo používať americkú kukuricu pre poľnohospodárske a vyživovacie účely. Jedine na priemyselné spracovanie, ako napr. výrobu lakov, umelých hmôt, dextrínov a iných priemyselných produktov je jej dovoz povolený.

Poľnohospodárske závody usilujú sa znížiť výrobné náklady a zvýšiť zisky maximálnou špecializáciou. Niektoré farmy prechádzajú úplne na rastlinnú, najmä obilninársku výrobu (v tom 1/3 kukurice), nakupujú mechanizačné prostriedky slúžiace len vytýčenej špecializácii, zbavujú sa všetkého, čo im zvyšuje náklady, napr. na spomenutom území južne od Chatres niektoré závody zastavili živočíšnu výrobu a vyprodukovanú kukuricu vyvážajú do Normandie, kde zasa nastúpila špecializácia v chove dobytka (výpas v ohradách a prikrmovanie dovážaným krmivom). Opustené maštale a chlievy, ale rýchlo rastúci počet sušiarň na kukuricu a obilných sýpok svedčí o týchto premenách štruktúry poľnohospodárstva v poslednom desaťročí.

Z Paríža údolím Loiry postupujeme na západ a ďalej na juh k Atlantickému oceánu. Strediskom, z ktorého podnikáme študijné exkurzie v sprievode s. Barrera, je Bordeaux. Bordeaux je štvrtým francúzskym mestom čo do počtu obyvateľstva (260 000 obyvateľov — s predmestiami 420 000 obyvateľov). Je strediskom významnej oblasti, ktorá gravituje ku Garonne a k juhozápadnej časti pobrežia Atlantického oceánu. Jadro mesta leží v estuárovitom ústí zvanom Gironde, 100 km od vlastného pobrežia, no zásluhou nepretržitého bagrovania môžu priplávať do mesta i veľké lode s ponorom 8 m. Plavbu napomáha aj príliv, ktorý sa prejavuje ešte i 30 km za mestom. Bordeaux sa začal rozvíjať už za čias rímskych, keď sa malý galský prístav povzniesol v dôsledku ruchu na vojenskej ceste, ktorá viedla z Marseille cez Toulouse k Atlantiku. Po úpadku rímskej ríše mesto dlhý čas stagnovalo, až v 14. stor. nastupuje nový rozmach zásluhou rozvoja vinárstva v blízkom zázemí. Mesto sprostredkúvalo obchod s vínom pre Anglicko, ku ktorému patrilo určitú dobu politicky. V stredoveku získavalo aj z polohy na ceste zo Španielska do Paríža. V 17. a 18. stor. nastáva ďalší rozvoj, ktorý sa prejavil i v teritoriálnom raste zásluhou miestnych otrokárov, ktorí dopravovali černochoch z Afriky na Antily a z Antíl dovážali cukor, rum, bavlnu, ktorými produktmi zásobovali francúzsky trh. Táto skutočnosť súčasne ukazuje, do akej miery rast západoeurópskych miest súvisí so všestranným vykorisťovaním Afriky už v minulých storočiach. Pre zásobovanie dopravovaných černochoch na trhy sa vyvinulo aj sušenie a spracovanie rýb. Po likvidácii otrokárstva nastupuje hospodársky pokles, ktorý sa neustále prehlboval a v časoch Napoleónovej kontinentálnej blokády v dôsledku znemožnenia obchodu s Anglickom sa prejavil v úpadku mesta.

Rozvoj voľnokonkurenčného kapitalizmu, ktorý sa prejavuje vo voľnom obchode a v kapitalistickej industrializácii, znamená znova rýchly rast mesta. V Bordeaux vzniká priemysel na spracovanie dovážaných poľnohospodárskych plodín (výroba čokolády, oleje, cukor, rum). Po porážke Francúzska v prusko-francúzskej vojne Bordeaux, vzdialené od nepriateľa, získava výhody pre industrializáciu. Ten istý strategický moment pôsobil aj pri vzniku leteckého priemyslu v tridsiatych rokoch nášho storočia.

Významné miesto v súčasnej priemyselnej štruktúre majú rafinérie nafty, lodenice, cementárne a papiereň. Lodenice majú kapacitu asi 100 000 brutto registr. ton, ale ich

kapacita v dôsledku konkurencie najmä amerických lodeníc nie je využitá. Ročne sa vyrobia lode s výtlakom len asi 60 000 brutto registr. ton, z čoho časť smeruje do SSSR, ktorý nákupom poskytuje prácu tamajším robotníkom. Rafinérie nafty majú ročnú kapacitu asi 4 mil. ton. Zaujímavé je podoznieť, že v rafinériách má hlavné slovo americký kapitál. Tak je to napr. v rafinérii ESSO na brehu Garonne, kde väčšinu akcií kontroluje Standard Oil Comp.

Prístav a zvýšené požiadavky na baliaci papier kladne pôsobia na papiernický priemysel. Papierne boli zásobované drevom z Land, ale v dôsledku vysokej spotreby surovín ďalších papierní v tejto oblasti (Jalon, Tartas, Raquefort, Mimison) vlastné zázemie nepostačuje a dováža sa do prístavu aj z Kanady a zo škandinávskych štátov.

Prístav Bordeaux napriek tomu, že má ročnú prevádzku asi 4 mil. ton, má dnes klesajúcu tendenciu a zaostáva stále viac za rozvojom Marseille, Le Havre, Rouen a dokonca aj za Dunkerque.

Zásobovanie mesta i priemyselných závodov elektrickým prúdom zabezpečuje elektráreň, ktorá leží v západnom predmestí asi 15 km smerom k moru, neďaleko od rafinérie ESSO (pri sútoku Garonne a Dordogne). Jej jediná turbína o výkone 125 MW poháňa mazut, ktorý dodáva rafinéria, a zemný plyn o vysokej výhrevnosti, ktorý sa dopravuje potrubím z predhoria Pyrenej (Lacq).

Zázemie mesta má špecializované poľnohospodárstvo. Po oboch stranách Garonne a Dordogne sa rozprestiera vinohradnícky rajón, ktorý z hľadiska veľkosti produkcie zaberá druhé miesto vo Francúzsku (po Lanquedoc), ale z hľadiska kvality produkovaného vína mu patrí prvé miesto. Nížiny a svahy pahorkov na veľkom území sú vysadené vínnou monokultúrou. Ročná produkcia v departemente Gironde je okolo 4–5 mil. hl vína výbornej kvality (celé Maďarsko produkuje ročne asi 4 mil. hl, ČSSR 250 000 hl). Asi 30 % produkcie sú výborné tzv. kontrolované vína, ktoré sa predávajú až po niekoľkých rokoch zrenia. Rajón dodáva na domáci a zahraničný trh drahé kvalitné vína, kým lacnejšie druhy sa dovážajú do Francúzska z Alžíra. Vinice patria výrobcom so strednou výmerou, ale často sa stretávame s majiteľmi rozsiahlych viníc, ktorí bývajú v tzv. Château a ktorí žijú z nájomnej práce. Okolo ich kaštieľov sa nachádzajú domčeky deputátnikov, ktorí sú zodpovední za všetky práce na určitej ploche (4–5 ha). Medzi nimi je mnoho prisahovaných cudzincov.

Obchod s vínom je v rukách veľkoobchodníkov z Bordeaux. Dodávky od producentov kontrolujú komisie zo zástupcov obchodníkov a štátu. Hrozno sa triedi podľa druhov, orientácie svahov, nadmorskej výšky, tieňa viníc a pod. Vyprodukované víno stojí v sudoch 3 i viac rokov, potom sa kontroluje, pretáča do fľaš, v ktorých pri dodržiavaní špeciálnych podmienok stojí ešte 2–12 rokov. Priemerná úroda na 1 ha je 25–30 hl. Ak výrobca začína produkovať viac a nedodržiava kvalitu, stráca právo dodávať pre tzv. kontrolované (výberové) víno („Châteaux Pape Clement“, Château Grand Cru St. Emilion, Château Cos D, Estournela) a i.

Vína sa predávajú v mestskej burze, kde sa zhromažďujú záujemci z celého sveta. Niektoré ulice mesta (napr. Rue Poyenne) zmenili svoju pôvodnú obytnú funkciu a stali sa skladmi a veľkoobchodmi s vínom, z ktorých sa víno rozváža do celého sveta.

Južne od Bordeaux na území medzi Atlantickým oceánom, Garonnou a Adurom sa rozprestiera lesný komplex zvaný Landes. Až do konca 18. stor. Landy predstavovali močaristé, krovím porastené územie s riedkym osídlením a jeho obyvatelia sa zaoberali najmä chovom oviec. Pozdĺž morského pobrežia sa podobne ako dnes nachádzali niekoľko desiatok metrov vysoké piesočnaté duny, ktoré sa pohybovali do vnútrozemia a pôsobili škody poľnohospodárstvu i sídlam. V 19. stor. Landy boli zmeliorizované a vysadené borovicami. Vznikol tak lesný komplex s plochou 1 mil. ha a súčasne pred-



poklady pre vznik významného rajónu drevárskeho, papiernického a chemického priemyslu, opretého o miestnu surovinovú základňu.

Drevospracujúce závody sa lokalizujú prevažne v údolí Ayer, jedinej rieky Lánd. Sú to prevažne píly, ale v Le Eyre-Gaseneo z pôvodnej píly vznikol závod na výrobu poľnohospodárskych vozov. Neskôr, keď v súvislosti so zavádzaním novej techniky do poľnohospodárstva odbyt vozov poklesol, zmenil závod sortiment a prestavil sa na výrobu motocyklov.

Osobitný charakter dávajú Landám narezané borovice s malými hlinenými nádobkami, do ktorých sa zbiera živica (obr. 1), ktorá slúži ako surovina na výrobu terpentínu a kolofónie. V súčasnom období je v Landách okolo 70 malých závodov na spracovanie živice, ktoré sa výrazne zúčastňujú na svetovej výrobe terpentínov. Dnes i v tomto odvetví sa začínajú prejavovať snahy po koncentracii výroby.

Veľkým nebezpečenstvom územia sú lesné požiare. Veľké požiare r. 1955 sa výrazne prejavili v poklese svetovej produkcie terpentínov. V posledných rokoch bola zorganizovaná špeciálna strážna služba, disponujúca množstvom vysokých veží a kanálov, ktoré sa stali novým prvkom krajiny. V súčasnom období získali Landy ešte významnejšiu dominantu. V okolí Parentis, južne od Arcachonu bola objavená nafta a dnes sa pomocou vybudovaných naftových veží čerpá v oblasti okolo 1 mil. ton nafty ročne. Od miest ťažby sa projektuje naftovod k rafinériám v Gironde.

So svetovou špecialitou sa stretávame v zálive Arcachon. Miestni obyvatelia sa tu venujú chovu ustríc, ktorými zásobujú nielen francúzske, ale aj zahraničné tchy. Chovatelia ustríc majú od štátu prenajatý malý úsek pobrežia, kde kladú násady ustríc. Celý proces chovu týchto obľúbených lahôdok trvá tri roky. Pestujú sa tu dva druhy, tzv. portugálske a holandské ustrice.

V blízkosti pobrežia je vybudovaná celá osada z drevených chat, v ktorých v lete bývajú i producenti.

Mesto Arcachon je súčasne aj významným turistickým strediskom a jeho pekná pláž je jednou z najvyhľadávanejších na pobreží Atlantického oceánu.

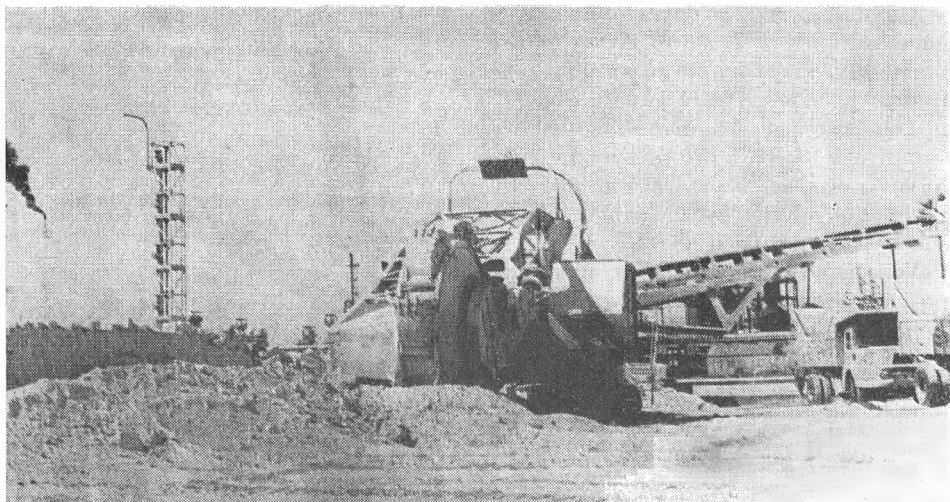
V južnej časti Lánd, ktoré v klimatickom zmysle tvoria už prechodnú oblasť ku Stredomoriu, stretávame sa s alejami korkového duba, ktorý tu má už priemyselný význam a slúži na uzatváranie fliaš s vínom v závodoch Bordeaux.

Jeden z najmodernejších výrobných komplexov Francúzska — Lacq — rastie v pohorí Pyreneji okolo strediska ťažby zemných plynov. Pôvodne sa vŕtalo na naftu, pričom sa objavili obrovské ložiská zemných plynov, ktorých zásoby sa oceňujú na 280 miliárd m<sup>3</sup>. Roku 1960 mala byť predpokladaná ročná ťažba 4 miliardy m<sup>3</sup>



Obr. 1. Pohľadnica.

a v ďalších rokoch má stúpnuť až na 7 miliárd  $m^3$ . Predpokladá sa, že zásoby postačia i pri zvýšenej ťažbe najmenej na 30 rokov. Je tu postavených 33 ťažobných veží. Niektoré vrty dosahovali hĺbku vyše 5200 m, čo patrí k najhlbším vrtom v Európe. Na druhej strane Pyrenejí vrtajú západonemecké firmy pre Španielov a podľa nepotvrdených zpráav našli aj značné zásoby zemných plynov. To by nasvedčovalo, že ide o jednu z najvýznamnejších európskych zásobární tohto hodnotného paliva.



Obr. 2. Foto Ivanička.

Roku 1956 sa začal stavať v Lacq závod, ktorý má byť ukázkou možností súčasného Francúzska. Zo zemných plynov sa oddeľujú jednotlivé súčasti, ako propán, bután, metán, etán, ktoré postupujú do špeciálnych nádrží a sú východiskovou surovinou pre ďalšiu výrobu. Z etánu sa ročne má vyrobiť okolo 260 000 t benzínu, čo má čiastočne kryť miestnu spotrebu. Bután a propán sa plnia do cisterien a menších fliaš a rozvážajú po celom Francúzsku. Zvyšujúci metán, ktorý tvorí podstatnú časť zemného plynu, rozváža sa plynovodmi do spotrebiteľských oblastí. Pri ročnej ťažbe 7 miliárd  $m^3$  má ho ostať 4 miliardy  $m^3$ . Prvá vetva plynovodu vedie na St. Girons, Agen a Langon — bola vybudovaná v prvej etape. Druhá vetva smeruje do Paríža, v St. Benoit sa vetví na Lyon, vo Vindecy do Besançon. v Chazales do Mentés.

Zemný plyn obsahuje až 6% síry a táto tradične nepríjemná korozívna zložka sa stáva jedným z najväčších bohatstiev ložísk. Zachytáva sa vo vode, ktorou sa plyn preháňa a po čistení sa odváža do chemických závodov. Po ukončení predpokladanej výstavby sa má získať ročne 1 400 000 t čistej síry, čím sa Lacq i v produkcii síry zaraďuje na druhé miesto v kapitalistickom svete (obr. 2). Časť síry sa už i dnes vyváža do Švédska, Anglicka a Nizozemska.

Ku komplexu patria ďalšie chemické závody na výrobu anylínu, umelých hmôt atď. Nezužitkovateľné zvyšky, ktoré z dôvodov korozívnosti sa neoplatí využívať, spaľujú v horákoch na vysokých vežiach, ktoré dodávajú územiu zvláštny ráz. Počet zamestnancov je asi 1200 osôb, väčšina prác je automatizovaná.

Časť metánu spotrebúva v blízkom Artixe vybudovaná elektrárňa, ktorá je nadväzným článkom jedného výrobného cyklu. Jej inštalovaný výkon je 125 MW, ale

plánuje sa zvýšenie na 400 MW. Pri Arlix v Noqueres sa už dnes stavia veľká elektrolýza hliníka, ktorá má ročne produkovať 60 000 t kovu. Jej hlavným lokalizačným činiteľom je lacný elektrický prúd, bauxit sa bude dovážať z Provencalska. Pre porovnanie treba uviesť, že závod si Francúzsko nestavia samo, ale spolu s francúzskym kapitálom sa na jeho výstavbe zúčastňujú i kanadské a nórske alumíniové spoločnosti.



Obr. 3. Foto Ivanička.

Celý komplex, ku ktorému prístupuje jedno z najmodernejších sídlisk (obr. 3), vybudované na „zelenej lúke“, trpí nedostatkom vody, preto sa tu budujú vodné nádrže podobne ako u nás na hornej Nitre, v Porýní, resp. na iných priemyselných územiach.

Zaujímavé je, že Francúzsko počíta s rezervnými palivovými zdrojmi pre tento komplex. Ak by došlo k vyčerpaniu miestnych plynov, počíta sa s výstavbou plynovodu zo Sahary. Na juh od Lacq dvíhajú sa Pyreneje. Blízkosť k Španielsku sa prejavuje nielen v populárnej koride, ale španielski pastieri prichádzajú pásť až na francúzske stranu Pyrenej. Pri Arudy sledujeme využitie pôdy. Masívy sú obyčajne zalesnené, morény sa využívajú ako lúky a pasienky.

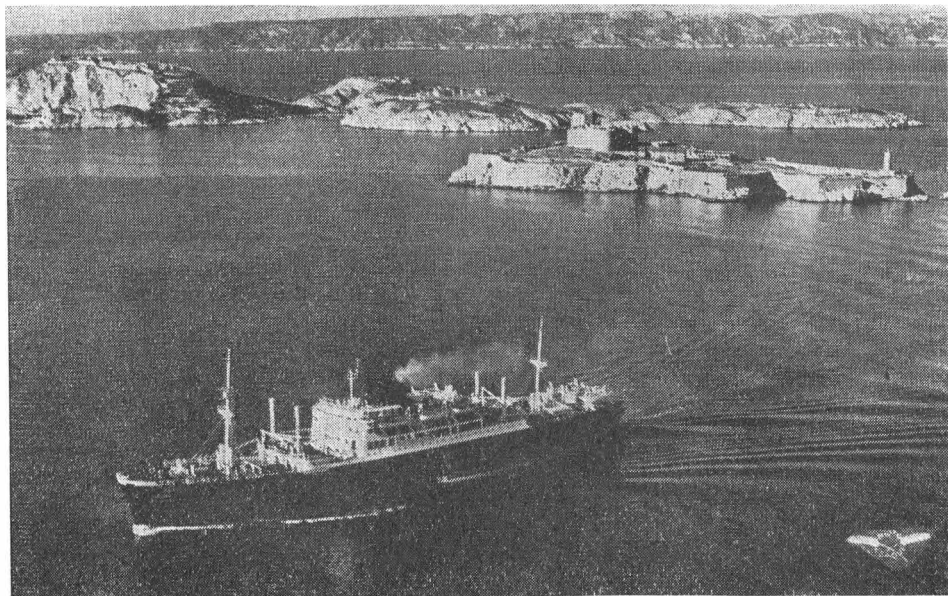
Na starý kovopriemysel v medzivojnovom období nadviazal priemysel strojársky (letecké súčiastky). Textilný priemysel v Pyrenejách vznikol na báze ovčiarstva.

Nasledujúcim rajónom, do ktorého smerujeme, je Stredomorje. Strediskom francúzskeho Stredomorja je Marseille, najvýznamnejší francúzsky prístav (20 mil. ton prekládky ročne, druhé mesto Francúzska čo do počtu obyvateľstva), má 660 000 obyvateľov (obr. 4 — Zámok Ilf). Rozvoj Marseille sa úzko viaže so vzťahmi južného Francúzska s Východom.

Mesto nadväzuje na starú tradíciu. V bezprostrednej blízkosti malého zálivu, ktorý dnes tvorí jeho jadro, už v staroveku v 6. stor. pred naším letopočtom vyrástla grécka kolónia Massilia. Po obsadení južného Francúzska Rimanmi ostala Massilia naďalej

samostatným gréckym mestom a keď neskôr Rímania vybudovali Arelate, Massilia upadla. Mestečko vegetovalo tisíc rokov, až v období križiackych výprav stáva sa nástupišťom expanzie francúzskych rytierov na Východ.

V stredoveku po oboch stranách malej zátoky boli opevnenia. Od 17. do 19. stor. bola Marseille hlavným oporným bodom francúzskej stredomorskej floty.



Obr. 4. Pohľadnica.

Novodobý rozvoj mesta úzko súvisí so vznikom a upevnením francúzskej koloniálnej moci, najmä s dobytím severnej Afriky a spojením Stredozemného mora s Indickým oceánom vybudovaním Suezského prielavu. Marseille sa stala hlavným francúzskym prístavom, v ktorom sa zhromažďovali bohatstvá z veľkej koloniálnej ríše. Pre búrlivý rozvoj mesta rozhodujúci význam mal najmä jeden dovozový artikel — nafta. Bez nafty by nebolo modernej Marseille.

Z celkovej prekládky 20 mil. ton dve tretiny pripadajú na naftu a z nej vyrobených produktov. Malý pôvodný prístav už dávno nepostačoval, preto sa vybudoval nový a okrem toho niekoľko prístavov satelitov. Celková plocha prístavu je 400 ha a dĺžka prístavnej línie 27 km. V Marseille a jeho predmestiach sú sústredené rafinérie, ktoré tvoria 40% kapacity Francúzska v tomto odvetví. Rafinérie sú z veľkej časti kontrolované cudzími, najmä americkými a anglickými naftovými spoločnosťami.

Vo Francúzsku dnes prebieha zaujímavý proces zakupovania akcií štátom. Popri spomenutej ESSO, ktorú kontroluje americký kapitál, významné miesto zaberá spoločnosť Schell, v ktorej na francúzsky kapitál pripadá iba 35% a 65% na anglický. Táto spoločnosť má veľké rafinérie okrem v Marseille i v Le Havre. Americký kapitál mal rozhodujúce slovo v spoločnosti Caltex. Zdá sa, že dnes Francúzi sa usilujú ovládnuť najmä Compagnie Française du Petrol, v ktorej štát kontroluje 40% kapitálu, 60% kapitálu je v rukách cudzích spoločností a francúzskych kapitalistov. Konkurencia týchto spoločností je veľmi markantná. Často v blízkosti niekoľkých metrov stretávame

pozdĺž francúzskych miest predajne troch rôznych spoločností, z ktorých každá sa usiluje získať kupcov. Cena benzínu je približne za 1 liter 1 NF, ale kolíše vzhľadom na blízkosť k rafinérii.

To umožňuje súčasne zvyšovať konkurenčnosť jednotlivých spoločností v zázemí svojich rafinérií. Francúzske hospodárstvo ťažko znáša kontrolu takého závažného hospodárskeho odvetvia cudzím kapitálom, a preto sú v dnešnom Francúzsku výrazné snahy o zvýšené prenikanie štátneho a súkromného kapitálu francúzskeho do naftového priemyslu a obchodu. Mnoho si francúzski kapitalisti zakladajú na nových náleziskách nafty na Sahare. To je i jedna z príčin krčovitého sa držania nepopulárnej a zločinnej vojny v Alžíri, ktorý tvorí Francúzsku vstupnú bránu pre ovládanie Sahary a značnej časti afrického kontinentu.

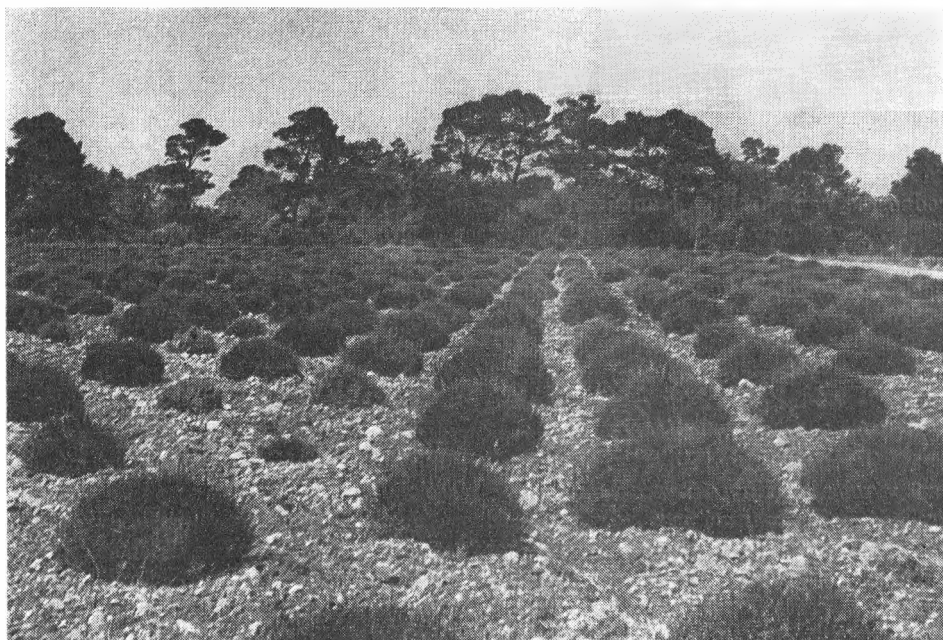
Najvýznamnejšie rafinérie a sklady sa lokalizujú pri jednom z najväčších prístavov – satelitov na brehoch lagúny Berre. Marseille je i významným osobným prístavom, ktorým ročne prejde okolo 1,5 mil. osôb. Nedostatok pracovných síl pokrýva už desaťročia emigrácia z južného Francúzska, ale aj z okolitých štátov a dnes je Marseille azda národnostne najpestrejším francúzskym mestom. Žije tu mnoho Talianov, Španielov, Alžírčev, Maročanov a Grékov. Poslední pracujú najmä v obchode. Taliani sa veľmi rýchle asimilujú. Okrem týchto národností žije tu veľa černochoch, ktorí pracujú na lodiach ako kuriči, v hoteloch a v iných službách.

Mesto sa začalo ťoskoro dvíhať i na vápencové kopce a dnes Marseille poskytuje oku nádherný pohľad.

Okrem rafinérií, ktoré sústreďujú okolo 40% francúzskej kapacity, lokalizujú sa v Marseille a jej zázemí i iné odvetvia spojené s prístavom. Na dovážaných surovinách z kolónií vyrástlo cukrovarníctvo, jutový priemysel, mydlársky priemysel, spracovanie kakaa, kávy a rastlinných olejov. O pyrity z Rio Tinto sa opiera chemický priemysel, najmä výroba kyseliny sírovej, o suroviny z Maroka, Tunisu a Alžíra sa opiera výroba superfosfátov. Významná je i výroba CS<sub>2</sub>, ktorý sa používa na extraktáciu olivového oleja. K marseillskému priemyselnému komplexu patria aj lodenice. Vlastné mesto má len zariadenie na opravu lodí, najväčšie stredomorské lodenice sa lokalizujú vo východne ležiacom La Ciotat, menšie tiež v Port de Bouc, západne od Marseille. Vyrábajú sa tu prevažne tankery. V zázemí Marseille, v delte Rhônu, vznikol v poslednom období významný rájon produkcie ryže. V celom Stredomorí významné miesto v poľnohospodárstve má víno, olivky, marhule, broskyne, mandle, dyne, rajčiny, skoré zemiaky a iné plodiny, ktoré dozrejú na teplom juhu skôr ako v severnejších častiach. Jedným z najpríťažlivejších území južného Francúzska je Provensalsko. Jeho starým strediskom bolo Aix en Provence, mesto založené Rimanmi, stará stolica Provensalského kniežatstva, ktorá po búrlivom raste Marscille sa stala jej satelitom. V ňom je dnes umiestená filozofická a právnická fakulta univerzity. Ostatné fakulty sú v Marseille. V Aix je i veľmi dobre vybavený Geografický ústav, vedený profesorom Isnardom. Aix aj dnes popri blízkosti k Marseille žije z výhodnej dopravnej polohy na ceste, ktorá spojuje severné Francúzsko s Riviérou a Talianskom. Okrem týchto funkcií je zaujímavá ešte jedna, ktorá v strednej Európe je do určitej miery podobná niektorým štvrtiam Krakova. Aix je mestom penzistov, najmä úradníkov koloniálneho režimu v Afrike, naftových inžinierov, penzionovaných dôstojníkov a pod. Výroba je tu malá. proletariátu málo, robotníkov a nekvalifikované služby reprezentujú väčšinou Alžírčci a Maročania, ktorí v starej feudálnej časti mesta s úzkymi uličkami majú svoju štvrť, kontrastujúcu s vlastným záhradným mestom.

Z Aix smerom východným vedie k Azuru tzv. modrá cesta, ktorá prechádza jedným z najkrajších, ale aj najkonzervatívnejších území Francúzska. Provensalsko je chudob-

nejšou časťou Francúzska. Na vápencových predhoriach rýchlo postupuje pôdna erózia, ktorá postupne ochudobňuje územie a okolité pahorky. Vyvýšeniny sú sčasti pokryté machiami, píniami a sčasti sú odlesnené. Len údolie predstavuje výhodnejšie podmienky pre rastlinnú výrobu. Pestujú sa tu aj obilniny. Miestami sa stretávame s rozsiahlymi plochami levandúl, u nás neznámej kultúry, ktorá je jednou z najtypickejších rastlinných kultúr Provensalska. Levandúľa sa pestuje na štrkových pôdach a odváža sa najmä do strediska voňavkárskeho priemyslu v Grassa (obr. 5). Značne je rozšírené i vinohradníctvo, miestami chránené tuhovými vetrolamami proti minstrálu.



Obr. 5. Foto Ivančeka.

Živočišnu výrobu reprezentuje najmä chov kôz, oviec, ktoré pôsobia veľmi neblaho na lesný porast. Ovece sa pasú v zime na kopecoch v blízkosti osád, v lete sa odháňajú ďalej na sever na alpské pasienky. Osídlenie je tu roztratené, osady sa lokalizujú obyčajne na pahorkoch na styku lesa a poľí. Výsadba moruší, kedysi veľmi rozšírená, postupne upadla, najskôr v dôsledku konkurencie Japonska a Číny, dnes v dôsledku konkurencie lacnejšieho umelého hodvábu.

Z územia každoročne emigruje značná časť prirodzeného prírastku do hospodársky atrakčnejších rajónov, najmä na známu francúzsku Riviéru.

Z hľadiska nerastných surovín najväčší význam majú bauxity. Najvýznamnejšie ložiská sa nachádzajú severne od Toulonu v Brignoles. Na celý rad menších ložísk upozorňujú nakladacie zariadenia v blízkosti cesty, ku ktorým sa privádzajú vyťažené bauxity lanovkou. Juhofrancúzske bauxitové ložiská sú súčasťou tzv. stredomorského bauxitového pásu, ktorý sa ťahne zo severovýchodného Španielska cez Pyreneje do južného Francúzska, cez Taliansko zo severu na juh, ďalej cez Juhosláviu, Grécko a Egejské ostrovy do Turecka. Bauxity v južnom Francúzsku ležia na vrchnojurských

alebo spodnokriedových vápencoch. Ich vznik sa viaže na niekoľko fáz. Po uložení vápencov došlo k vyzdvihnutiu územia a súčasne i k hĺbkovej erózii a denudačným pochodom. Nerozpustný usadený materiál hlinitého charakteru bol čiastočne odnášaný, čiastočne sa **usadzoval na nerovnom vápencovom povrchu**. Hlinitý materiál sa usadzoval v pozdĺžnych, resp. oválnych šošovkovitých zníženinách a dosahoval 15–20 m mocnosti. Súčasne s usadzovaním, ako aj po usadení v procese lateritizácie došlo k bauxitizácii hĺn, v dôsledku čoho vznikli vysokohodnotné suroviny pre alumíniový priemysel (11). Okrem väčších ložísk stretávame sa s celým radom malých, v ktorých ťažia drobní podnikatelia. Po vytžení ostávajú ťažobné a dopravné zariadenia v teréne ako ruiny kapitalistického hospodárstva, ktoré tvoria doplnok k ruinám feudálnych zámkov, prípadne ku kamenným holubníkom, ktoré slúžili zbieraniu guáno (napr. v blízkosti Valbelle). Ťažba bauxitu nie je tu štátnym monopolom a k jeho ťažbe môže prikočiť ktokoľvek, kto má potrebný investičný kapitál, za podmienok blízkych ťažbe hlíny, štrku alebo kameňa. Pracovnú silu v malých doloch reprezentujú najčastejšie Alžirci, Maročania a Taliani. Zárobky najmä koloniálnych robotníkov bývajú o 35–40 % nižšie ako zárobky domácich robotníkov, ktorí často v týchto oblastiach pracujú prevažne ako vedúci skúpín. Väčšina vydobytého bauxitu sa železnicami a riekami dopravuje do Álp, kde v blízkosti lacných energetických zdrojov sa lokalizuje okolo 90 % kapacity francúzskeho hutníctva hliníka. Časť sa vyváža do Nórska, Švajčiarska a iných štátov bohatých na energetické zdroje. Len niekoľko kysličníkárni sa lokalizuje i na juhu.

O mieste suroviny sa opierajú i cementárne, ktoré tu v blízkosti nachádzajú dobré podmienky lokalizácie (La Beduel). Územie je zaujímavé i z morfológického hľadiska. Na území sa stretávame s rôznymi formami krasového reliéfu; z nich sú zaujímavé najmä polje, z ktorých niektoré sú ešte i v máji naplnené vodou, ale väčšina sa využíva ako kultivovaná pôda s hrádzami po spáde územia, vybudovanými v súlade s úsilím chrániť úrodnú pôdu proti zmývaniu. Na južnom pobreží medzi Marseille a La Ciotat priťahuje okoloidúcich turistov krásne prepadnuté údolie krasovej riečky, vyzdvihnuté v dôsledku epeirogénnych pohybov a dnes premenené na romantickú morskú zátoku. Na týchto miestach sa už od dávnej minulosti lámu vápencové kvádre známe ako kameň z Cassis, podľa názvu malého, dnes rekreačného strediska v jeho blízkosti.

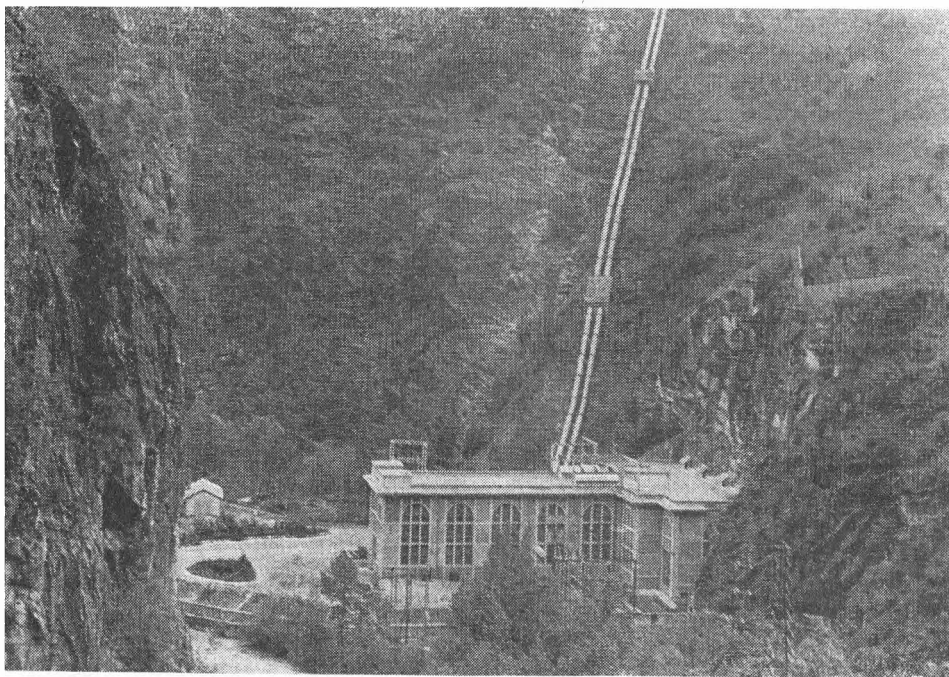
Dopravným, obchodným a priemyselným centrom francúzskych Álp, ktoré je ďalšou zastávkou našej cesty, je **G r e n o b l e**. Leží v alpskej brázde tektonického pôvodu, na mieste, kde sa vlieva Drac do Isère. Brázda oddeľuje vápencové „predalpy“ od centrálnych Álp, ktoré tvoria prevažne kryštalické horniny. Obe rieky majú svoj špeciálny charakter. Isère má už menší spád, prináša jemnejší materiál, na ktorom meandruje. Drac naproti tomu má ešte značný spád a prináša množstvo hrubého materiálu a ohrozuje mesto možnosťou záplav. Obe rieky vypadajú z depresie údolím typu cluse.

Údoliami spomenutých riek a ich prítokov vedú komunikačné linky, ktoré spájajú Grenoble so širokým alpským zázemím. Výhodnú polohu plne oceňovali obyvatelia Álp v minulých dobách. Už Kelti tu založili mestečko Cularo a Rimania pokračovali v tradíciách a založili na prechode cez Isère svoj Gratianopils. V neskorších obdobiach stalo sa Grenoble strediskom územia Dauphyné a i po pripojení k Francúzsku malo svoj zemský parlament, ktorý zanikol až v období francúzskych revolúcií.

Rozvoj priemyslu je charakterizovaný troma etapami. V prvej bolo mesto známe ako stredisko rukavičkárskeho a kožiarskeho priemyslu. Výroba mala domácky charakter a okrem miestnych obyvateľov venovali sa jej aj obyvatelia okolitých obcí. Grenoble bolo obchodným, administratívnym, vojenským a intelektuálnym (univerzita) centrom.

Druhá fáza vývoja sa opiera o využitie „bieleho uhlia“. Výstavbou hydroelektrární

v Alpách vzniká odbyt na strojárské a elektrotechnické výrobky. V tejto súvislosti vzniká tu veľká výroba turbín a iných elektrotechnických potrieb. Značná časť výrobkov je určená na export. V zázemí mesta v blízkosti elektrárni sa rozvinula elektrochémia a elektrometalurgia.



Obr. 6. Foto Ivanička.

Tretia fáza rozvoja priemyslu je úzko spätá s rozvojom alpskej turistiky a veľkým dopytom po športovom náradí a zariadeniach. Vyrábajú sa tu najrôznejšie športové potreby, ako lyže, sane, potreby kanoistiky, horolezectva a pod. Výrobky majú svetovú úroveň a každoročne sa tu usporadúva veľtrh, ktorý umožňuje prehliadku najnovších výrobkov a súčasne dáva možnosť nákupov pre celý alpský región.

V poslednom období sa tu zaviedla výroba prúdových motorov, opierajúca sa o príbuznosť výroby turbín v staršom závode. Grenoble má ešte jednu zvláštnosť. Je to mohutná projekčná kancelária pre projekcie vodných stavieb s rozsiahlymi laboratóriami a skúšobňami. Kancelária dodáva dokumentačný materiál a plány pre priehrady, prístavy a iné vodné stavby takmer do celého sveta. Disponuje vlastnými kolektívnymi expertov, ktoré robia výskumy priamo na mieste stavieb. Je to jedna z foriem technickej expanzie Francúzska, ktorá prináša značný hospodársky efekt mestu, ako aj Francúzsku. Kancelária sa usiluje orientovať sa na najnovšie požiadavky praxe a tu sa okrem iného robí i výskum ďalších elektrární na využitie sily morského prílivu a príboja v Bretónsku.

Južným smerom sa dostaneme do údolia Romanchè, ktoré poskytuje jednu z ciest do vnútra Álp. Nižšie položené zalesnené územie poskytuje suroviny pre papiernický priemysel. Lokalizuje sa tu viacero papierní, z ktorých niektoré sa špecializujú na



kvalitné druhy pre tlačenie bankoviek. Najväčšie bohatstvo predstavuje lacná energia. Pozdĺž celého toku Romanchè, Durance, Drac, Isère a iných menších prítokov sa stretávame s mnohými vodnými nádržami a hydroelektrárnami (obr. 6). Pri lacnej energii sa lokalizuje elektrochémia a metalurgia hliníka. Potrebné suroviny na výrobu kovového hliníka sa dovážajú z kyslíčnikární z Provensalska a okolia Marseille. Koks na výrobu karbidu zo severnej panvy Francúzska. Vápencov vhodného chemického zloženia je v oblasti Grenoble dostatok. Výroba karbidu má často sezónny charakter. Vyrába sa v lete, keď vodnatosť alpských riek stúpne a veľký prietok umožňuje vyrobiť dostatok elektrického prúdu. V zime na viacerých miestach sa vyrába len alumínium, pretože tieto zariadenia sú drahšie a vyžadujú si plné využitie. Táto sezónnosť má i svoju negatívnu stránku. V lete sa zvyšujú nároky priemyslu na pracovné sily, ale súčasne zvýšený počet pracovníkov si vyžaduje i poľnohospodárstvo. Alumínium a chémia, aj keď v tejto časti nemajú taký význam ako v Savojských Alpách, hrajú i tu poprednú úlohu. Často sú následnou formou starších priemyselných odvetví. Napríklad v osade L'Argentière boli až do začiatku 19. stor. bane na striebro, ktoré po vyčistení hlavných zásob upadli. Dnes sa v osade lokalizuje malá elektrárň a závod na výrobu hliníka (5—6000 t ročne), karbidu a vápnika. V St. Auban vznikla za prvej svetovej vojny továreň na výbušniny. Keď stratila odbyť, preorientovala sa na výrobu hliníka.

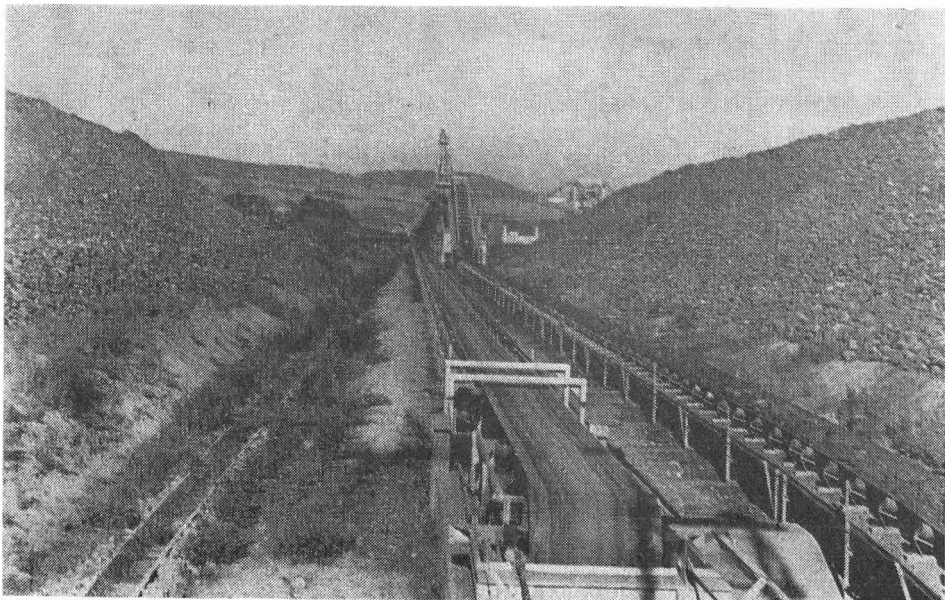
Neďaleko Le Bourg d'Oisans na starých tradíciách hutníckych v blízkosti malých ložísk rudy sa po výstavbe hydroelektrárni vybudovala elektrometalurgia, zameraná na výrobu ušľachtilej ocele. I po vyčerpaní ložísk a nutnosti importu rudy má tu svoje opodstatnenie v blízkosti k energetickým zdrojom.

Jedna z najväčších vodných nádrží a súčasne elektrárň sa buduje v blízkosti sútoku Durance a L'Ubaye. Nádrž bude mať obsah 1200 mil. m<sup>3</sup>, úžitkový obsah 900 mil. m<sup>3</sup>. Výšku priehradného múru 123 m a inštalovaný výkon 60 MW. Časť získaných vodných zásob bude využívať poľnohospodárstvo na zavlažovanie nižšie položených polôh. Neďaleko od Briançonu sa stretávame s malými baňami na antracit. Je to premenené uhlie westfalienu, ktoré slúži výlučne miestnym potrebám. Uhlie sa z malých baní dopravuje lanovkami ku cestám a ďalej autami k spotrebiteľom. Takýchto malých baní je vo Francúzskych Alpách asi 30 a všetky spolu vyťažia ročne okolo 50 000 t. Väčšie zásoby uhlia sa našli juhozápadne pri Villa Ret a o ich ťažbu sa opiera veľká tepelná elektrárň.

Samo mesto Briançon, vzdialené 10 km od talianskych hraníc, bolo známe v minulosti ako pevnosť na ceste vedúcej z Talianska. Dnes je tu vybudovaný rad sanatórií, ktoré využívajú zdravú horskú klímu s veľkým počtom slnečných dní. Neďaleko Briançonu je jedna z najkrajších turistických základní, Serre Chevalier, s lyžiarskym mostíkom, chatami a inými turistickými zariadeniami. Celú túto časť Álp veľmi vyhľadávajú turisti, má dobre vybudované cesty s ochrannými tunelmi proti lavinám, ktoré umožňujú dostupnosť autami i 2000 m k vysoko položeným zasaženým končiarom a alpským chatám. K týmto hospodárskym funkciám sa pripája i alpské poľnohospodárstvo, zamerané najmä na živočišnú výrobu a obilniny na čierny chlieb. Alpské lúky a pasienky poskytujú výživu hovädziemu dobytku, ktorý má predovšetkým mliečny charakter, ako aj ovciam, ktoré sú oporou syrárskeho priemyslu. Súčasne alpskou špecialitou je i mladé jahňacie mäso, ktoré smeruje na parížske trhy.

Z Grenoble cez Lyon pokračujeme na ceste do Lotrinska, tretieho najvýznamnejšieho rajónu ťažby železnej rudy na svete (po Minesote a Krivom Rogu). Z celkovej francúzskej ťažby železnej rudy okolo 58 mil. ton pripadá 93 % na Lotrinsko. Podstatná časť týchto ložísk leží severne a západne od mesta Metz (Mety) v 5—7 vrstvách, hrubých 2—10 m. Južne od nich leží malá a oddelená panva Nancy.

Ložiská o obsahu 28—41 % železa obsahujú tiež 0,6—0,8 % fosforu, čo bol príčinou, že sa stali vhodnými na zhutňovanie až vynájdením nového technologického procesu Thomasom okolo r. 1880. V dôsledku veľkej hrubosti rudných vrstiev, nevelkej hĺbky a iných výhodných podmienok patria lotrinské ložiská z hľadiska ťažby k najlacnejším na svete.



Obr. 7. Foto Ivanička.

V súvislosti s veľkou konkurenciou západonemeckých železiarskych a oceliarskych závodov sú v posledných rokoch v Lotrinsku zjavné snahy o rozvoj ťažby a zvýšenie konkurenčnej schopnosti modernizáciou ťažby a využitím výhodných podmienok ložísk. Na tomto rozvoji sú súčasne zainteresované i medzinárodné imperialistické kruhy v snahe premeniť toto územie na bázu novej militarizácie západnej Európy. Modernizácia baní a železiarní, opúšťanie starých ťažobných závodov a budovanie nových sú zjavné v celom rajóne. Podľa oficiálnych zpráw pred vojnou pracovalo v lotrinských železnorudných baniach okolo 50 000 robotníkov. Dnes, pri určitom zvýšení ťažby, ich pracuje údajne okolo 14 000. Vytláčanie robotníkov, ktorých koniec koncov má dnes Francúzsko nedostatok (po odpadnutí socialistických krajín, najmä Poľska, od kapitalistickej sústavy, ktoré dodávali lacnú pracovnú silu), je tiež jednou z ciest zvýšenia konkurenčnosti. Neďaleko Pont a Moison sme navštívili najmodernejšiu železnorudnú baňu západnej Európy. Ťaží sa v nej ročne vyše milióna ton rudy a zamestnáva 300 robotníkov. Všetky práce sú zmechanizované a značná časť zautomatizovaná (obr. 7). Klasické banské výrobné nástroje sú nahradené ťažkými zložitými strojmi, poháňanými naftou alebo elektrinou. Prašnosť v podzemných priestoroch je však veľká a v rýchľom tempe ťažby si ne jeden pracovník odnesie nevyliciteľnú silikózu pľúc. V Pont a Moison sa lokalizuje jedna z mnohých železiarní a súčasne výrobní železných rúr. Na starších tradíciách bol tento závod znovu vybudovaný r. 1914 a špecializoval sa okrem

iného na výrobu delových hlavni. Dnes sa vyrábajú najmä naftové a plynové potrubia, ktorými sa zásobuje nielen Francúzsko (napr. plynovod z Lacq bol vyrobený v tomto závode), ale sa vyváža i do Južnej Ameriky, škandinávskych krajín a na Blízky východ. I tu je snaha po modernizácii. Zavádza sa priemyselná televízia, automatizujú sa niektoré prevádzky. Súčasne so znižovaním počtu robotníkov sa rýchlo rozrastajú výskumné laboratóriá. Závod vyvinul špeciálnu liatinu, ktorá má vlastnosti ocele a môže slúžiť na výrobu hriadeľov pre automobily a iné stroje. Tento patent veľmi znižuje náklady na tento druh výrobkov a je určený na zvýšenie konkurenčnosti francúzskeho strojárstva, najmä vo vzťahu k západnému Nemecku a USA.

Železná ruda a výrobky ťažkej liatiny sú základnými produktmi Lotrinska. Nevyhnutne treba pritom podotknúť, že pri tejto významnej základni sa historicky nedostatočne rozvinul strojársky priemysel. Lotrinsko, ležiace v blízkosti nemeckých hraníc, už oddávna prítahovalo záujem nemeckých imperialistov. Po porážke v prusko-francúzskej vojne bolo rozdelené medzi dva súperiace štáty, z ktorých ani jeden zo strategických dôvodov nebudoval tu spracovateľské odvetvia, ale oba transportovali vyťažенú rudu a vyťažенú liatinu do iných strategicky výhodnejšie položených oblastí. Pri železiarňach sa lokalizujú závody na využívanie trosky obsahujúcej fosfor na výrobu umelých hnojív. V dôsledku prerastania starších monopolov v „nadržadnú“ organizáciu sú dnes lotrinské železnorudné ložiská súčasťou „Európskej únie uhlia a železa“. Táto únia znamená pre lotrinských, porúrskech kapitalistov dohodu o využívaní rudných a uhoľných zdrojov, ako aj rozdelenie ostatných krajín západnej Európy na dodávateľské a spotrebiteľské zóny. Anglickí kapitalisti žehnali únii s nádejou, že usmernili a zabránili nemeckej konkurencii. Najväčšiu výhodu získali USA. Svojou hospodárskou a finančnou pomocou získali kontrolu nad Porúriím a Lotrinskom a cez Európsku úniu železa a uhlia súčasne nad celou západnou (kontinentálnou) Európou. Týmto spôsobom sa usilujú zabezpečiť svoj vplyv na politickú líniu hospodársky ovládnutých štátov. Centrom Lotrinska a jeho bývalým hlavným mestom je Nancy, ktoré sa vyvinulo ešte pred nástupom obdobia železa ako obchodné, kultúrne a obrannovojenské centrum. Najmä po porážke vo francúzsko-pruskej vojne získalo Nancy pri zastavení germanizačných snáh zvlášť veľkú úlohu. V čase, keď Nemci premenili univerzitu v obsadenom Strasburgu na stredisko ideologickej expanzie Nemecka na Západ, dostala francúzska univerzita v Nancy významnú úlohu tieto snahy zadržat a poskytovať i Francúzom žijúcim v Alsasku, Sársku a Nemecku zabranej časti Lotrinska univerzitné vzdelanie v duchu demokratických zásad. Táto tradícia je zjavná ešte i dnes a v Lotrinsku medzi geografmi sú významné osobnosti stojace proti remilitarizácii Nemeckej spolkovej republiky, podporujúci program úzkej spolupráce Francúzska so socialistickými štátmi.

Záverom považujem za potrebné poďakovať sa všetkým francúzskym a čs. pracovníkom, ktorí sa pričínili o úspešné absolvovanie tejto krátkej, ale neobyčajne zaujímavej študijnej cesty.

*Katedra ekonomickej geografie  
Prírodovedeckej fakulty Univerzity  
Komenského v Bratislave*

#### LITERATÚRA

1. *Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne*. Paríž 1959. —
2. George P., *Géographie Économique et Sociale de la France*. Paríž 1949. —
3. George P., *Paris als Weltstadt*. Zum Problem der Weltstadt, Berlin 1959. —
4. Sluka A. E., *Francija*, Moskva 1958. —
5. Biar R., *Oligarchija železa*, Moskva 1960. —
6. *Tableaux de l'Économie Française*, 1958. —
7. Perpillou A., *L'Évolution de l'Utilisation du sol par*

*Agriculture dans Huit Departements du Midi de la France.* — 8. Hromádka J., *Všeobecný hospodársky zemepis*. Bratislava 1947. — 9. Cholley A., *La Géographie. Przegląd zagranicznej literatury geograficznej*, Warszawa 1957. — 10. Arnault J., *Le procès du Colonialisme* (čes. prekl.). Praha 1960. — 11. Harder E. C., *Exemples of bauxite deposits illustrating variations in origin*. Proischoždenije boksitov, Moskva 1959.

Recenzoval doc. M. Duraj

Коломан Пиваничка

## ОБ ОБЩИХ ЧЕРТАХ ФРАНЦУЗСКОЙ ГЕОГРАФИИ И НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА ВО ФРАНЦИИ

В 1960 году группа чехословацких географов, в составе которой находился и я, посетила Францию. Мы везде встречали дружеский, радужный прием. Французские географы, с которыми мы виделись во время нашей научной поездки, относились с большой симпатией и интересом к чехословацкому народу, охотно помогали нам во всем при посещении объектов, которые мы пожелали видеть, давали объяснения. Благодаря их содействию, мы собрали много ценных данных, относящихся к географии и общественной стороне жизни современной Франции, получили много личных впечатлений. Считаю долгом от души поблагодарить французских коллег, с которыми нам пришлось иметь дело.

В понимании прогрессивных географов Франции география — это комплекс научных дисциплин, связанных в одно целое общностью предмета изучения. География исследует размещение явлений и процессов на земной поверхности. Эти явления и процессы зависят от природных и общественно-экономических условий. Первые изучаются физической географией, вторые экономической. Несмотря на качественное различие этих двух групп, провести резкую грань между ними нельзя, так как понять комплекс географической среды или производственные комплексы можно только основываясь на объективной действительности, т. е. учитывая их взаимоотношения. Действительно, производство не является независимым от природы, хотя многие кабинетные ученые и придерживаются такого мнения. Мы считаем правильным, что особенно большое внимание уделяется во Франции оригинальным работам и полевым исследованиям. В географических институтах французских университетов научная работа стоит на высоком уровне, но число преподавателей и научных работников значительно меньше, чем в географических институтах социалистических стран. Можно, следовательно, предвидеть, что в ближайшем будущем ведущую роль в развитии географических наук будут играть социалистические страны. Уже и теперь некоторые французские институты кажутся отстающими по сравнению, например, с Варшавским географическим институтом. Этот факт свидетельствует о том, что для развития науки в высших учебных заведениях наше новое государственное устройство имеет значительные выгоды и преимущества, что отражается и на числе научных работников.

В статье рассматриваются некоторые географические проблемы районов и центров, которые посетила наша группа за свое трехнедельное пребывание во Франции, в частности Парижа, юго-западного побережья Атлантического океана, Лака, Марселя, Прованса, Ады и Лотарингии. Основой при этом служат труды и объяснения сопровождавших нас французских географов — П. Жоржа, П. Барра, Писара, Бравара, Ж. Бастиэ, А. Блана и других, а также собственные наблюдения, заметки и впечатления. В центре внимания стоят вопросы, особенно интересные чехословацких читателей, — изменения в размещении производства и развитии хозяйства во Франции, которые произошли после второй мировой войны.

Перевод со словацкого В. С. Андрусовой

LES TRAITS GÉNÉRAUX DE LA GÉOGRAPHIE FRANÇAISE MODERNE ET  
QUELQUES PROBLÈMES DU DÉVELOPPEMENT ET DE LA RÉPARTITION DE LA  
PRODUCTION EN FRANCE

Un groupe de géographes tchécoslovaques dont je faisais partie a visité la France en 1960. Partout, nous avons trouvé un accueil bienveillant et cordial. Les géographes français avec lesquels nous nous sommes rencontrés pendant notre voyage d'étude ont témoigné un vif intérêt et une sympathie pour le peuple tchécoslovaque. Ils nous ont très obligeamment facilité la visite de tout ce qui nous intéressait et nous ont donné des explications. C'est grâce à eux que nous avons recueilli des renseignements précieux sur la géographie et le côté social de la vie en France d'aujourd'hui et emportons de nombreuses impressions personnelles. Nous nous faisons un devoir de remercier très cordialement nos collègues français.

Les géographes progressistes de France conçoivent la géographie comme un système de disciplines scientifiques liées en un ensemble unique par le fait d'avoir le même objet d'étude. La géographie étudie la répartition des phénomènes et des processus qui ont lieu à la surface de la Terre. Dans leur essence, ces phénomènes et ces processus ont deux côtés — celui de la nature et celui de la société humaine. Le premier est étudié par les différentes branches de la géographie physique, le second — par celles de la géographie économique. Bien qu'il s'agisse de deux catégories qualitativement différentes, on ne peut guère les séparer rigoureusement l'une de l'autre, car il n'est possible de comprendre la notion du complexe milieu géographique ou des complexes production qu'en se basant sur la réalité objective, c'est-à-dire sur l'étude de leurs rapports réciproques. En effet, la production n'est pas indépendante de la nature, bien que ce soit le point de vue de certains savants de cabinet. En France, une grande importance est attachée — et à juste titre — aux ouvrages originaux et aux recherches sur le terrain. Le travail scientifique des professeurs attachés aux instituts de géographie des universités françaises est tout à fait à la hauteur, mais le nombre des effectifs scientifiques semble assez bas par comparaison à celui des instituts de géographie des pays socialistes. Vu cet état de choses, on peut prévoir que dans un avenir prochain ce seront les pays socialistes qui tiendront les premiers rangs quant au développement des sciences géographiques. Aujourd'hui déjà, certains instituts français semblent être devancés, par exemple par l'Institut de géographie de l'Université de Varsovie. Et c'est bien là une preuve des grands avantages que présente pour le développement de la science notre régime socialiste. Cela se manifeste, entre autres par le nombre élevé de postes occupés dans les hautes écoles par les hommes de sciences.

L'auteur envisage ensuite certains problèmes géographiques des régions et des centres qui ont été visités au cours des trois semaines de voyage d'étude, notamment de Paris, de la côte SW de l'Atlantique, de Lacq, Marseille et Provence, des Alpes et de la Lorraine. Il s'appuie sur les travaux et les explications de P. George, P. Barré, Isnard, Bravard, J. Bastie, A. Blanc et autres géographes français qui ont accompagné le groupe tchécoslovaque en France, parle de ses propres observations, remarques et impressions. Il s'arrête tout spécialement sur les sujets qui intéressent avant tout les lecteurs tchécoslovaques — les changements qui se sont produits dans la répartition de la production et le développement de l'économie nationale en France après la seconde guerre mondiale.

Traduit du slovaque par Valentína Andrusovová