

STUDIE

Hospodářské a sociální aspekty česko-slovenských vztahů

STUDIE

Exportné siete vývozu železnej rudy zo spiško-gemerskej banskej oblasti do stredoeurópskych železiarní v rokoch 1867–1914¹

LUKÁŠ PATERA

Export network of iron ore export from the Spiš-Gemer mining area to the central european ironworks in the years 1867–1914

This paper focuses on the export of iron ore from Hungary to ironworks in Silesia and north-eastern Moravia from the Austro-Hungarian Compromise to the beginning of World War I. The origins of ore exports date back to the mid-19th century, but it was not until the last third of the 19th century that excessive ore exports became a serious problem that preoccupied the Hungarian government, institutions and professional economic circles. The largest exporters of iron ore from Hungarian territory included Prussian and Austrian companies operating large ironworks in the coalfields of Upper Silesia and Austrian Silesia. All the measures taken by the Hungarian government against the excessive export of iron ores met with great dissatisfaction from these foreign companies, which owned a large part of the most profitable mines in Spiš (Szepes), and were vitally dependent on regular supplies of high-quality Hungarian ore. On the other hand, these Austrian and Prussian companies also mined and produced the coal and coke which the Hungarian industry was heavily dependent on, and by threatening to stop their supplies they forced the Hungarian government to abolish measures against the export of ore, which included in particular increased fare for its transport on state railways and the Košice-Bohumín railway. This stalemate

1 Táto štúdia bola spracovaná v rámci Dotačného programu Podpora vedy a výzkumu v MSK 2021, projektu s názvom Podpora talentovaných študentů doktorského studia na OU V., ev. č. smlouvy 00280/2022/RRC.

lasted until World War I, when all companies involved in mining and ironworking ran into more serious difficulties related to the economic problems (not only) in the Hungarian economy.

Keywords: Mining, Iron Ore, Export, Zips, Gemer, Ironworks

Úvod do problematiky

V priebehu 19. storočia sa v Uhorsku zvyšovala miera ťažby železných rúd, čo súviselo s postupným rozmachom železiarskeho priemyslu a rastúcim dopytom po železe. Uhorské bane z dôvodu zastaranej techniky a nedostatku financií na modernizáciu spočiatku neboli schopné na tento dopyt adekvátne reagovať. Situácia sa začala meniť po rakúsko-uhorskom vyrovnaní (1867), keď zastával vedúcu pozíciu v slovenskom železiarstve uhorský štát. Okrem neho pôsobilo v hutníctve a baníctve ešte niekoľko desiatok súkromných banských ťažiarstiev, väčšina z nich sa však orientovala na ťažbu medenej rudy. Po zrušení colných hraníc vnútri monarchie bol uhorský trh zaplnený rakúskymi železiarskymi výrobkami, čo iba ďalej brzdilo uhorskú priemyselnú výrobu.² Rozvoj priemyselnej revolúcie v Uhorsku bol obmedzovaný aj nedostatkom financií a v dôsledku toho nemohli byť investičné nároky zabezpečené len z domácich zdrojov. To otvorilo cestu prílivu zahraničného (t. j. vrátane rakúskeho) kapitálu a umožnilo výraznejšiu intervenciu uhorského štátu formou rôznych daňových úľav, subvencií, pôžičiek, zvýhodnených dopravných tarífov a pod., ktoré sa zjednodušene označujú ako tzv. industrializačné zákony.³

Na poli produkcie železných rúd už od polovice 19. storočia veľmi rýchlo zaujala vedúce postavenie spišsko-gemerská banská oblasť v Hornom Uhorsku, ktorá spadala do územnej pôsobnosti Banského kapitanátu v Spišskej Novej Vsi (maďarsky *Szepes-Igló*).⁴ Vďaka vysokej koncentrácii bohatých železozrudných

2 MRÁZEK, Otakar: *Vývoj průmyslu v českých zemích a na Slovensku od manufaktúry do roku 1918*. Praha 1964, s. 193.

3 GESCHRENKRON, Alexander: *Economic Backwardness in Historical Perspective*. Cambridge 1961, s. 10–14; MÝŠKA, Milan: *Hutnictví železa v průmyslové revoluci (Výrobní odvětví v ekonomických souvislostech průmyslové revoluce v českých zemích a v habsburské monarchii)*. In: *Z dějin hutnictví*, sv. 10. Praha 1981, s. 271.

4 Banské kapitanáty v Uhorsku predstavovali hlavné riadiace, dozorné a bezpečnostné štátne orgány prvej inštancie zameriavajúce sa na banksú činnosť (nadriadeným orgánom bolo medzi rokmi 1867 až 1889 uhorské ministerstvo poľnohospodárstva, priemyslu a obchodu, od roku 1890 to bolo ministerstvo financií v Budapešti). Celé Uhorsko bolo rozdelené na sedem kapitanátov, na území dnešného Slovenska pôsobili dva z nich. Išlo o Banský kapitanát v Spišskej Novej Vsi a kapitanát v Banskej Bystrici, okrem nich pôsobili v Zalatavsku aj banské kapitanáty v Budapešti, Nagybányi (Baia Mare, Rumunsko), Zalatne (Zlatno, Rumun-

ložísk v priestore južného Spiša a Gemera sa táto oblasť stávala veľmi atraktívnu pre zahraničných ťažiarov. Väčšina banských oprávnení v spišsko-gemerskej banskej oblasti bola až do konca 19. storočia v rukách malých súkromných ťažiarstiev a združení, orientujúcich sa na dobývanie železnej, medenej a striebornej rudy. S poklesom cien medi a zvyšujúcich sa finančných nárokov na modernizáciu baní sa však od 70. rokov 19. storočia začínala ich aktivita utlmovať a mnohé bane boli mimo prevádzky. To otváralo cestu k postupnému ovládnutiu najdôležitejších uhorských baní zahraničnými spoločnosťami. Tie si tu postupne začínali odkupovať vlastné banské oprávnenia a vďaka novému kapitálu mohli modernizovať zastarané bane, kupovať novú techniku alebo rovno pristupovali k výstavbe nových závodov.

O železnú rudu z uhorských baní mali pochopiteľne najväčší záujem železiarne v predlitavskej časti monarchie, v menšej miere aj pruské železiarne v oblasti horného Sliezska. Rastúci záujem rakúskych a pruských montánných spoločností o uhorskú rudu nakoniec vyústil k nárastu exportu surovej železnej rudy mimo Zalitavsko. Tento jav bol umocnený po výstavbe železničných tratí, ktoré prepájali uhorské banské regióny s uhoľnými panvami v rakúskom a pruskom Sliezske, kde sa koncentrovala aj železiarska výroba. Najvýznamnejšiu úlohu v exporte rudy zohrala Košicko-bohumínska železnica, dokončená v roku 1872, a tiež tzv. gemerské priemyselné železnice, budované v 70. a 80. rokoch 19. storočia. Na druhej strane tieto trate umožnili dovoz kvalitného kamenného uhlia a koksu z predlitavských a pruských baní, čím výrazne urýchlili industrializáciu krajiny a zvýšili produkciu uhorského priemyslu.

Problém exportu železných rúd a snahy o jeho obmedzenie

S nárastom ťažby železných rúd v poslednej tretine 19. storočia sa začal výrazne prejavovať negatívny jav, ktorý výrazne ovplyvňoval uhorský montánný prie-

sko), Oraviczi (Oravița, Rumunsko) a Záhrebe. Spišskonovoveský banský kapitanát vznikol v roku 1854 a svoje sídlo mal najprv v Smolníku, neskôr v Košiciach, od roku 1867 už v Spišskej Novej Vsi. Pod jeho územnú pôsobnosť spadali vtedajšie župy Spišská, Gemerská, Šarišská, Zemplínska, Abovsko-turnianská, Hevešská, Užská, Bergersko-ugočská a Marmarošská. Kapitanát sa delil na pomocné orgány – komisariáty, ktoré mali svoje sídla v Gelnici a v Rožňave. Pod vlastnú správu spišskonovoveského kapitanátu spadalo niekoľko banských závodov hlavne v blízkom okolí mesta, vzdialenejšie banské závody na východnom Spiši, na Gemeri či v Above kontrolovali podriadené komisariáty. KAZANSKÁ, Magdaléna: *Banský kapitanát v Spišskej Novej Vsi 1855–1933 I*. Bratislava 1966, s. 3–5; IZSÓ, István: *A bányahatóság története Magyarországon*. Budapest 2019, s. 58–61; JANČURA, Marián: *Baníctvo mesta Spišská Nová Ves*. Spišská Nová Ves 2010, s. 151.

mysel až do prvej svetovej vojny. Stal sa ním nadmerný export železnej rudy mimo územia Uhorska, hlavne do železiarní v oblasti horného Sliezska a severovýchodnej Moravy.⁵ Prvé výraznejšie protesty uhorských štátnych orgánov proti vývozu rudy sa datujú do roku 1899, keď Košická obchodná a priemyselná komora (*Kassai kereskedelmi és iparkamara*) zaslala uhorskému ministrovi obchodu okrem výročnej správy aj žiadosť o konanie vo veci obmedzenia vývozu železnej rudy mimo uhorských hraníc. Podľa komory v tom čase len v jej revíre pôsobilo šesť veľkých banských spoločností, ktoré dobývali železnú rudu a zároveň väčšinu alebo celú produkciu vyvážali do Predlitavska a Pruska. Na Spiši to bola najmä *Těšínska komora* arcivojvodu Albrechta (po roku 1895 arcivojvodu Friedricha) Rakúsko-Těšínskeho s baňami v Bindte a Máriahute, *Vítkovické banské a hutné ťažiarstvo* s baňou v Koterbachoch a pruské firmy *Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs A. G.* s baňou v Roztokách a spoločnosť *Vereinigte Königs- und Laurahütte A. G.* s baňami v okolí Gelnice. (Po roku 1901 k týmto firmám pribudla aj hornosliezska spoločnosť *Oberschlesische Eisenindustrie A. G.* so závodom vo Vondrišli, ktorá vyťaženu rudu prepravovala do železiarne Julenhütte v hornom Sliezsku). Odlišná situácia bola na Gemeri, pretože väčšinu tamojších baní mala vo vlastníctve *Rimamuránsko-šalgótarján-ska železiarska spoločnosť* a tiež uhorský štát. Obe spoločnosti spracovávali železnú rudu vo vlastných železiarňach na území Uhorska. Menšie gemerské železiarne mali časté odbytové problémy, preto časť svojej železnej rudy alebo surového železa predávali mimo hranice krajiny. Jednou z nich boli bane grófa Juraja IV. Andrásyho na Malom vrchu so železiarňou v Drnave, ktoré väčšinu produkcie predávali a exportovali do troch železiarní v hornom Sliezsku (Hubertshütte, Julenhütte a Donnersmarckhütte), keďže Andrásyho železiareň v Drnave nestíhala spracovávať nadmernú produkciu sideritu. V Boršodskej župe⁶ bolo vlastníkom najväčšej železorzudnej bane v Rudabányi *Vítkovické banské a hutné ťažiarstvo* (prostredníctvom ťažiarstva *Borsodi Bányatársulat*). Celá produkcia bola vyvázaná do Vítkovických železiarní, čím sa Boršodská župa stala po Spiši druhým najväčším vývozcom železnej rudy. Avšak kým zo Spiša bolo v rokoch 1889 až 1898 vyvezených 81,8 % produkcie baní, z Boršodu sa vyvážalo až 98,8 % vyťaženej rudy. V uvedenom období vzrástol export zo

5 Doboví uhorskí publicisti ako aj uhorská vláda označovali mimouhorské časti habsburskej monarchie ako zahraničie, a to aj napriek tomu, že po vyrovaní v roku 1867 mala celá monarchia jednotný trh a spoločné colné územie. KÓNYA, Peter a kol.: *Dejiny Uhorska (1000–1918)*. Bratislava 2014, s. 661.

6 Boršodská župa sa rozprestierala na severe dnešného Maďarska, v okolí priemyselných miest Ózd a Miskolc, susedila s Gemerskou župou s ktorou mala hospodárske väzby (nachádzalo sa tu niekoľko významných železiarní, kam sa vozila ruda z Gemera). Dnes tvorí súčasť spojenej Boršodsko-Abovsko-Zemplínskej župy na severovýchode Maďarska.

Spiša zo 100 tisíc ton v roku 1889 na 340 tisíc ton v roku 1898. V prípade Boršodu sa v uvedených rokoch zvýšil zo 120 tisíc na 230 tisíc ton.⁷

Na prelome 19. a 20. storočia sa tak do železiarní v Prusku, Sliezska a Rakúska exportovalo 38,2 % z celkovej uhorskej ťažby. Vývoz z uhorských oblastí však nebol rovnomerný, najhoršia situácia panovala v baníctve Spišskej a Boršodskej župy. V obvode spišskonovoveského banského kapitanátu pôsobila prevažná väčšina zahraničných firiem, preto export zo Spiša dosahoval úrovne až 80-85 %. Drvivá väčšina rúd sa vyvážala v upravenom (praženom) stave, keďže takmer všetky banské závody v skúmanej oblasti disponovali vlastnými pražiacimi pecami. Export rúd bol vážnym problémom pre tieto banské oblasti najmä z dôvodu absencie väčších hutníckych závodov, kde by sa mohli tieto rudy konečne spracovávať a kde by sa mohlo vyrábať železo a železiarske výrobky. S tým súviseli aj sociálne problémy; veľké huty a prevádzky mohli na seba naviazať veľké skupiny pracujúceho obyvateľstva, priniesť rozvoj viacerým upadajúcim regiónom a hlavne spomaliť alebo zastaviť emigráciu do Ameriky, ktorá bola v tomto období na značnom vzostupe.⁸

Ťažiarci z rakúskeho a horného Sliezska brali uhorské banské revíry ako dôležitý zdroj nerastných surovín, ale nemali záujem o výstavbu hút a železiarskych prevádzok na uhorskom území. Do konca 19. storočia tak boli v obvode Banského kapitanátu v Spišskej Novej Vsi založené iba dve väčšie železiarne (Likier, Krompachy), na vzniku ktorých sa však primárne podieľal uhorský kapitál. Problém s exportom rudy a s ním spojené hospodárske a sociálne dôsledky sa od 80. rokov 19. storočia stali diskutovanou témou v uhorskej vláde, medzi hospodárskymi elitami a medzi odbornou verejnosťou. Svoje protesty uhorskej vláde postupne adresovali banské kapitanáty a komisariáty, obchodné a priemyselné komory a vo svojich dielach na tento problém narážajú aj doboví montánni odborníci a publicisti. Kritizovaná bola najmä politika štátnych železníc (MÁV) a Košicko-bohumínskej železnice, ktoré zvýhodňovali zahraničné banské spoločnosti v cene taríf pri preprave rúd cez uhorské územie. Na druhej strane však vývozné preťažovanie železničných tratí smerom na západ viedlo k zlacňovaniu taríf pri doprave východným smerom, čo využilo viacero podnikateľov na spätný dovoz uhlia a koksu zo sliezskeho uhoľného panví do Uhorska. Všeobecný nedostatok kvalitného a koksovateľného uhlia v Zalitavsku bol takto riešený jeho dovozom, čo v konečnom dôsledku bolo dôvodom

7 Archív Vítkovice a.s., Ostrava (ďalej len Archív Vítkovice), f. Vítkovické horní a hutní těžirstvo 1828–1945 (ďalej len VHHT), kart. 2131, inv. č. 7388.

8 RUSŇAK, Martin: Banský a železiarsky priemysel v Gemeri (a na Spiši) v období prechodu rakúsko-uhorského kapitalizmu voľnej súťaže do štádia imperializmu (1880–1918). In: *Obzor Gemera*, 1983, roč. 14, č. 2, s. 85.

výstavby prvej koksovej vysokej pece v Uhorsku (v Likieri roku 1884). Viaceré opatrenia, ktoré sa uhorská vláda snažila zaviesť do praxe, sa stretávali so silnou nevhodou zahraničných podnikateľov a viedli k poklesu ťažby vo viacerých oblastiach. To spôsobovalo znižovanie stavu zamestnancov, rastúcu nezamestnanosť a napokon postupný nárast vysťahovalectva z industrializovaných regiónov do zámoria. Mnohí uhorskí odborníci preto považovali situáciu za neriešiteľnú a export železnej rudy považovali ako kompenzáciu za rastúci dovoz uhlia a koksu z Predlitavska a Pruska. Napriek tomu sa uhorská vláda pravidelne snažila presvedčiť a motivovať zahraničné spoločnosti viacerými tzv. industrializačnými zákonmi, smerujúcimi k podpore priemyslu, aby investovali do výstavby železiarskych podnikov na uhorskom území, kde by sa železná ruda spracovávala na domácom území domácimi pracovnými silami. Tieto snahy sa však nestretli s úspechom a situácia s exportom rúd sa do vypuknutia Veľkej vojny nijak výrazne nezmenila.⁹

Rozvoj spišského a gemerského železoruďného baníctva bol narušený hospodárskou krízou na začiatku 20. storočia menej než to bolo v prípade hutníctva, pretože bane vo vlastníctve zahraničného kapitálu reagovali prevažne na požiadavky samotných železiarní a niektoré spoločnosti si práve počas krízových rokov robili väčšie ruďné zásoby. Preto v tomto období rástla ťažba najmä v baniach orientujúcich sa na export, čím zároveň stúpal vývoz rúd mimo Uhorsko. Kríza však významne postihla radu menších ťažiarstiev, keď v roku 1903 poklesla ťažba v rajóne spišskonovoveského kapitanátu o 150 tisíc ton oproti predošlému roku. Kríza urýchlila proces zániku menších banských ťažiarstiev a úpadok starých drevouhoľných vysokých pecí v sledovanej oblasti. Kým v roku 1900 bolo v Uhorsku celkom 67 vysokých pecí, do roku 1906 ich počet klesol na 51. Len v spišsko-gemerskej banskej oblasti sa v tomto období počet vysokých pecí znížil z 38 na 26, stále tu ale v roku 1906 bola polovica všetkých pecí v Uhorsku a vyrábalo sa tu 56,4 % celoštátnej produkcie surového železa a liatiny. Ďalším negatívnym faktorom hospodárskej depresie bol úbytok pracovných síl v oblasti, keď len medzi rokmi 1901 a 1903 opustilo z dôvodu poklesu ťažby spišsko-gemerské bane 975 robotníkov.¹⁰

Situácia v železiarskom a banskom priemysle spišsko-gemerskej banskej oblasti sa začínala zlepšovať od roku 1905. Rast produkcie však bol poznačený

9 REMPORT, Zoltán: *Magyarország vasgyártása a dualizmus korában (1867–1918)*. Budapest 2005, s. 118–119, 160, 266; Archív Vítkovice, f. VHHT, kart. 2131, inv. č. 7388; RUSŇAK, Martin: *Banský a železiarsky priemysel v Gemeri*, s. 85.

10 WAHLNER, Aladár: *Magyarország bánya- és kohóipara 1902 évben*. In: *Bányászati és kohászati lapok* (ďalej len BKL), roč. 36, Budapešť 15. október 1903, zv. 2, č. 20, s. 527; REMPORT, Zoltán: *Magyarország vasgyártása*, s. 251–252, 270.

ďalšími emigračnými vlnami, ktoré sa nedarilo zastaviť. Niektoré banské závody tak pociťovali výrazný nedostatok pracovných síl, čo bránilo zvyšovaniu ťažby železných rúd. Hoci sa mnohé spoločnosti snažili nedostatok robotníkov riešiť výraznejším zavádzaním mechanizácie, najmä elektrických či pneumatických vrtačiek, kvôli slabo vyškoleným pracovníkom a problémom s kvalitnou obsluhou strojov sa im tento ťah nedaril. Ďalším problémom boli snahy uhorskej vlády rozličnými nariadeniami, hlavne zvýšením taríf pri preprave rudy po železnici, znížiť export železných rúd mimo Uhorsko. Do praxe sa toto nariadenie aplikovalo na prelome rokov 1907 a 1908, čo vyvolalo silnú nevoľu u mnohých zahraničných firiem, ktoré pozastavili prieskumné práce a investície do modernizácie svojich banských závodov a čakali, ako sa situácia vyvinie. Medzi najväčších kritikov tohto nariadenia patrili pochopiteľne hlavne firmy, figurujúce medzi najväčšími exportérami železnej rudy a ktoré zároveň v oblasti Predlitavska a horného Sliezska dobývali kamenné uhlie. Keď hrozilo, že v reakcii na toto opatrenie obmedzia tieto firmy dovoz uhlia a koksu do Uhorska, musela uhorská vláda toto opatrenie stiahnuť. Uhorsko by totiž nebolo schopné vlastnými zdrojmi zabezpečiť dostatok uhlia a koksu pre priemyselné podniky v krajine, čím by hrozila vážna hospodárska kríza.¹¹

Uhorská vláda premiéra Sándora Wekerleho však napriek tomu plánovala v roku 1909 vydať nový zákon, upravujúci podmienky vývozu železnej rudy z krajiny. V auguste 1908 však Rusko ako jeden z najdôležitejších zdrojov železnej rudy pre európske železiarne zakázal export vlastnej rudy z krajiny cez Poľsko, čo vyvolalo u niektorých pruských železiarní paniku spojenú s kritickým nedostatkom rúd. Uhorská vláda sa preto obávala, že viaceré železiarne budú v rámci hľadania náhradných ložísk ďalej zvyšovať export železných rúd z Uhorska. Rakúske a nemecké železiarne však spočiatku upriamovali pozornosť na švédske a španielske železorné ložiská, ktoré síce mali vývoz rudy povolený, ale Švédsko stanovilo hornú hranicu vývozu a dôsledne ju kontrolovalo. Navyše najdôležitejšie švédske ložiská mali v tom čase už v držaní anglické železiarne, čo limitovalo pruské železiarne v získaní nových baní. Niektoré ne-

11 WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1902 évben. In: *Bányászati és kohászati lapok* (ďalej len *BKL*), roč. 36, Budapešť 15. október 1903, zv. 2, č. 20, s. 527; WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1903 évben. In: *BKL*, roč. 37, Budapešť 15. október 1904, zv. 2, č. 20, s. 515–516; WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1904 évben. In: *BKL*, roč. 38, Budapešť 15. október 1905, zv. 2, č. 20, s. 499; WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1907 évben. In: *BKL*, roč. 41, Budapešť 15. december 1908, zv. 2, č. 24, s. 740; *Jó szerencsét*, roč. 1, Budapest 14. jún 1908, č. 37, s. 197–199; Slovenský národný archív – Slovenský banský archív v Banskej Štiavnici (ďalej len *SNA-SBA*), f. Banský kapitanát v Spišskej Novej Vsi 1855–1933 (ďalej len *BKNV*), inv. č. 1709, kart. 339–341.

mecké huty preto začínali prechádzať z dovozu rudy radšej na dovoz surového železa zo zahraničia, ktoré bolo síce drahšie, ale jeho export nebol obmedzovaný. Predlitavské železiarne skutočne začali zvyšovať dovoz rúd z uhorských baní a keďže uhorská vláda nemohla zakázať prepravu rudy v rámci monarchie, kde fungoval spoločný trh, rozhodla sa ho začiatkom októbra 1908 regulovať zvýšením taríf pri preprave rudy po štátnych tratiach a Košicko-bohumínskej železnici. Keďže toto nariadenie poškodzovalo aj hornosliezske železiarne, tieto v reakcii naň zastavili dodávky železných rúd z Uhorska, redukovali počet robotníkov a obmedzili ťažbu v baniach. Napriek tomu viaceré orgány, ako napr. Košická obchodná a priemyselná komora či uhorský montánný spolok *Országos magyar bányászati és kohászati egyesület* (OMBKE), tlačili na vládu, aby toto rozhodnutie napriek rastúcej nezamestnanosti medzi baníkmi nerušila, keďže v tom čase rástol dopyt po železe v krajine a očakávalo sa výraznejšie oživenie hospodárstva. Viaceré strany poukazovali na to, že „*ide o národný záujem a že ,nepatrné‘ záujmy obyvateľov banských regiónov teda musia ustúpiť do úzadia*“.¹²

Na prelome rokov 1908 a 1909 však začali do Uhorska prúdiť výrobky i surové železo z pruských železiární, kde bojovali s výraznou nadprodukciou, čo vyvolalo pokles cien železa na uhorských trhoch. V dôsledku malého počtu objednávok museli uhorské huty obmedzovať výrobu a prepúšťať robotníctvo, ktoré následne vo veľkom emigrovalo do zahraničia. Železiarne preto tlačili na štát, aby zvyšoval počet objednávok (hlavne v zbrojárskej výrobe či v produkcii železných nosníkov pre stavebníctvo), čo malo iba minimálny účinok. Navyše, niektoré huty tieto objednávky ani neboli schopné splniť pre veľký nedostatok pracovnej sily. Obavy vzbudzovala tiež postupná expanzia pruského kapitálu do oblasti Sedmohradska, kde si niektoré pruské železiarne začínali kupovať najproduktívnejšie bane. Panovala preto opodstatnená obava z ďalšieho nárastu exportu z krajiny, a preto sa začínali objavovať hlasy požadujúce ešte tvrdšie obmedzenie exportu. Uhorská vláda však v tejto situácii musela byť opatrná, pretože hrozilo zastavenie dodávok pruského uhlia a koksu do krajiny. Aby uhorské hospodárstvo nebolo závislé na dodávkach zahraničného uhlia, štát v priebehu roka 1909 začal odkupovať mnohé uhoľné ložiská na východe krajiny, kde sa snažil otvoriť nové bane a investovať tu vyše 40 miliónov korún. Medzitým však prichádzali ďalšie protesty kritizujúce obmedzovanie vývozu aj z radov drobných ťažiarov a baní v Uhorsku, ktorí po obmedzovaní exportu do zahraničia prichádzali o odbyt rudy a dostávali sa do finančnej stratovosti. Na-

12 *Jó szerencsét*, roč. 1, č. 37, 14. jún 1908, s. 197–199; *Jó szerencsét*, roč. 1, č. 38, 21. jún 1908, s. 232; *Jó szerencsét*, roč. 1, č. 47, 23. august 1908, s. 410–411; *Jó szerencsét*, roč. 2, č. 5, 1. november 1908, s. 82; *Jó szerencsét*, roč. 2, č. 7, 15. november 1908, s. 101–103.

vyššie nemohli ani dočasne zastaviť ťažbu, pretože by prišli o banské oprávnenia, čo by znamenalo zánik mnohých menších baní a závodov naprieč krajinou. V dôsledku toho sa názory na obmedzovanie exportu rudy začínali rozchádzať a uhorská vláda v tejto otázke prestávala byť jednotná. Očakávalo sa, že by neutešenú situáciu montánneho priemyslu mohol vyriešiť návrh nového banského zákona, na ktorom sa v tom čase usilovne pracovalo. Výraznejšie zmeny sa však až do roku 1914 nerealizovali.¹³

Ďalšie prehĺbenie problémov s ťažbou a exportom rúd prišlo až s vypuknutím prvej svetovej vojny. Mobilizácia a odchod mnohých robotníkov z baníctva sa dotkli najmä veľkých závodov, niektoré stratili až 60 % osadenstva. Prevádzka v niektorých baniach sa preto musela obmedziť na tri dni v týždni, výrobu redukovali tiež najväčšie železiarne v krajine. Výrazným spôsobom zasiahlo fungovanie spišských baní obmedzenie súkromnej prepravy po hlavných železničných tratiach, kam spadala tiež preprava rudy a materiálu, pretože vojenské transporty vyčerpávali väčšinu kapacity železníc. Od septembra sa situácia mierne stabilizovala, bol rozbehnutý prevoz rúd do železiarní, avšak opakované odstávky železničnej dopravy nútili banské závody k nákladnému uskladňovaniu a zhromažďovaniu rúd a praženca v skladoch. Problémom sa ukázalo aj nakupovanie najdôležitejšieho materiálu potrebného pre ťažbu, obzvlášť nákup trhavín bol štátom redukovaný a bane museli prejsť na používanie menej brizantných trhavín či dokonca čierneho pušného prachu. Situácia sa stabilizovala až koncom roka 1914, avšak po celú dobu trvania vojnového konfliktu bojovali spišské a gemerské banské závody s výraznými obmedzeniami a problémami.¹⁴

Budovanie exportnej siete pre železiarne na Těšínsku a severnej Morave

Prvým podnikateľským subjektom, ktorý začal vo väčšej miere využívať železrudné bohatstvo v spišsko-gemerskej banskej oblasti Spiša a exportovala rudu mimo hraníc Uhorska, bola *Těšínska komora*. Na území rakúskeho Sliezska založila v prvej polovici 19. storočia viacero železiarní a hutných podnikov, pre

13 *Jó szerencsét*, roč. 2, č. 30, 30. apríl 1909, s. 487–488; *Jó szerencsét*, roč. 2, č. 31, 2. máj 1909, s. 503–504; *Jó szerencsét*, roč. 2, č. 35, 30. máj 1909, s. 582–585; *Jó szerencsét*, roč. 3, č. 1, 3. október 1909, s. 3–5; *Jó szerencsét*, roč. 3, č. 15, 9. január 1910, s. 286–287.

14 WAHLNER, Aladár: Magyarország bányá- és kohóipara 1914 évben, in: *BKL*, roč. 49, Budapešť 15. jún 1916, zv. 1, č. 12, s. 497–498; REMPÖRT, Zoltán: *Magyarország vasgyártása*, s. 282–288; JANČURA, Marián: *Baníctvo mesta Spišská Nová Ves*, s. 172–173.

ktoré dobývala rudu najmä z lokálnych zdrojov. Po založení Třineckých železiarní v roku 1839 a následnom zvýšení produkcie prestávali sliezske bane kapacitne postačovať. Preto riaditeľ arcivojvodských hút Ludwig Hohenegger vykonal rozsiahly rudný prieskum v Karpatskom oblúku, kde v oblasti Spiša a Liptova našiel bohaté železorudné ložiská, ktoré by mohol využiť pre potreby komorských železiarní. Veľkú výhodu predstavoval fakt, že rudné ložiská na Spiši sa v tom čase ešte stále využívali prevažne na ťažbu medených rúd, pričom železné rudy cielene dobývalo iba zopár menších ťažiarov.¹⁵

V roku 1854 si *Těšínska komora* prenajala erárnu železiareň v Liptovskom Hrádku spolu s hámrami v Lubochni, ku ktorej patrili aj železorudné bane na Liptove (najmä pri Boci a Malužinej), kde sa dobývala prevažná väčšina potrebnej rudy. Veľmi rýchlo sa však zistilo, že liptovské bane nebudú kapacitne postačovať, a preto v roku 1854 začala *Těšínska komora* odkupovať banské podiely aj v ťažiarstvách v osade Bindt pri obci Hnilčíc, kde napokon v roku 1856 rozbehla vlastnú ťažbu. Rozbeh produkcie však bol pomalý, pretože v Bindte neboli vybudované takmer žiadne technické zariadenia na ťažbu a komora musela investovať značné financie do konsolidácie svojho banského majetku a novej výstavby bane. Koncom 60. rokov 19. storočia sa tak v Bindte vydobylo iba 6 500 ton rudy, avšak s podielom až 55 % Fe išlo o veľmi kvalitnú železnú rudu. Po rozbehnutí závodu sa ukázalo, že finančné náklady na ťažbu v Bindte boli dokonca o polovicu nižšie než u sliezkych baní, ktoré boli v tom čase už značne vyčerpané a mohli dodať len nekvalitnú železnú rudu s veľmi nízkym podielom 16 % Fe. Železná ruda z baní v Bindte bola povozníkmi vozená do Liptovského Hrádku, kde prešla úpravou, pražením a vyprodukované surové železo sa plťami vozilo buď na spracovanie do hámrov v Lubochni, alebo priamo do Třineckých železiarní. Táto doprava bola zdĺhavá a finančne neefektívna, preto sa začalo uvažovať nad stavbou železničnej trate spájajúcej spišské bane so železiarňami na Těšínsku.¹⁶

Aby sa produkcia arcivojvodských železiarní naďalej zvyšovala, začala komora aj s odkupovaním surového železa od viacerých podnikateľov v oblasti Spiša a Gemera. Mnoho hút a baní v tom čase bojovalo s odbytom svojich výrobkov, dokonca niektoré zo železiarní nedokázali ani len spracovať vysokú produkciu železnej rudy z vlastných baní. Preto začala komora odkupovať nad-

15 STOČES, Bohumil: *Dvacet pět let Báňské a hutní společnosti*. Praha 1931, s. 75–77; ZÁŘICKÝ, Aleš: *Rothschildové a ti druzí aneb Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*. Ostrava 2005, s. 73–76.

16 PATERA, Lukáš: Podnikanie Kniežacej Těšínskej komory v hornouhorskom železorudnom baníctve na príklade bane Bindt (1854–1905). In: *Hospodářské dějiny – Economic History*, 32/1, Ostrava – Praha 2017 (2022), s. 60–63.

bytočnú železnú rudu z Gemera, najmä zo železiarskeho komplexu šľachtickej rodiny Andrásy, ktorú zastarané drevouhoľné pece nestíhali spracovať. S Andrásyho železiarňou v Betliari (v tom čase v nájme Tomáša Nádasdyho) mala *Těšínska komora* uzatvorenú dlhodobú zmluvu o dodávke železa a v druhej polovici 60. rokov 19. storočia sa stala výrazným dodávateľom železa aj železiareň grófa Juraja IV. Andrásyho v Drnave, ktorá komore odpredávala 35 % z celkovej výroby surového železa.¹⁷ Portfólio dodávateľov železa zahŕňalo aj huty v Stratenej, Henckovciach, Rejdovej, Dobšinej či v Štítniku. Počas hospodárskej depresie v rokoch 1858 až 1859 bola umožnená dodávka surového železa aj od vysokých pecí *Rimavsko-muránskej železiarskej spoločnosti*, pretože kvôli kríze sa znížil odbyt železa pre vlastné rafinérie v Ózde a taktiež sa znížil vývoz tohto železa do erárnych železiární na Pohroní. *Těšínska komora*, ktorá výrobu vo vlastných železiarňach počas krízy neznižila, tak získala výhodné kontrakty na dovoz tohto železa do Sliezska.¹⁸

Preprava rúd a surového železa z Gemera do železiární v rakúskom Sliezsku bola pred dokončením Košicko-bohumínskej železnice (1872) pomerne náročná a zdĺhavá. Produkty sa vozili najmä z okolia Rožňavy po cestách smerom na Dobšínú, Vernár a Poprad, čím museli prekonávať ťažko prejazdný horský terén. Podobne aj z vlastnej bane v Bindte sa ruda najprv prevážala povozmi cez Markušovskú dolinu do údolia Hornádu a následne cez Spišskú Novú Ves do Popradu, kde bolo zriadené centrálné prekladisko, na ktorom sa ruda opätovne vážila a kontrolovala. Z Popradu putovala ruda a železo povozmi do Liptovského Mikuláša, kde ich prekladali na plte. Po rieke Váh sa prepravovali až do Žiliny, tu ich na prekladisku neďaleko Budatínskeho zámku opäť prekladali na povozy a prepravovali cez Čadcu a Jablunkovský priesmyk do Třince a ďalších hutných podnikov *Těšínskej komory*. Surová ruda sa väčšinou previezla rovno do železiarne v Liptovskom Hrádku a vyrobené surové železo sa znova nakladalo na plte a splavovalo do Budatína. Ten figuroval ako prestupné miesto medzi uhorskými baňami a sliezskymi železiarňami. V prípade, že bolo vo Váhu málo vody a plte nemohli vyplávať, muselo sa niekedy čakať na priaznivý stav vody aj niekoľko mesiacov.¹⁹ Situáciu sa podarilo vyriešiť až výstavbou železničnej trate z Košíc do Bohumína, ktorá zároveň spájala Třinecké železiarne s ob-

17 FRÁK, Gustáv: Železiarne v údolí rieky Čremošnej (Drnava a Lúčka). In: *Vlastivedné štúdie Gemera*, zv. 7, Rimavská Sobota 1989, s. 50–53.

18 HAPÁK, Pavel: *Dejiny železiarskeho priemyslu Slovensku v rokoch 1848–1867*. Bratislava 1962, s. 197.

19 Zemský archív v Opave (ďalej len ZAO), f. Knížecí komora těšínska 1439–1922 (ďalej len KKT), inv. č. 1431; FRÁK, Gustáv: *Železiarne v údolí rieky Čremošnej*, s. 60, HAPÁK, Pavel: *Dejiny železiarskeho priemyslu* s. 154–155; ŠARUDYOVÁ, Mária: *Topografia železiární na Slovensku v 19. storočí*. Košice 1989, s. 190.

lastami ťažby rúd na Liptove a Spiši. Dokončením železnice v roku 1872 sa vytvorili priaznivé podmienky na zvýšenie ťažby a novú investičnú výstavbu, okrem toho sa od tohto obdobia stáva banský revír na Spiši atraktívnou rudnou základňou aj pre ďalšie rakúske a pruské montánne spoločnosti, ktoré si tu do konca 19. storočia vybudovali niekoľko väčších závodov.²⁰

Na prelome 60. a 70. rokov 19. storočia sa výroba surového železa v Liptovskom Hrádku obmedzila, čo bolo spôsobené otvorením nových uhoľných baní a zlepšením prevádzky v arcivojvodských železiarňach na Těšínsku. Nepotrebná huta v Liptovskom Hrádku bola okolo roku 1870 odstavená, spolu s ňou skončila aj ťažba železných rúd v liptovských baniach. Po dokončení Košicko-bohumínskej železnice sa pozornosť *Těšínskej komory* sústredila výlučne na banský závod v Bindte, kde v rokoch 1872–1873 vybudovala modernú pražiareň železných rúd a závod spojila úzkorozchodnou železnicou so stanicou KBŽ v Markušovciach. Po svojom rozšírení a modernizácii vystúpila do roku 1880 ťažba bindtského závodu na 41 tisíc ton rudy. Hlavným odberateľom bindtských rúd a praženca boli Třinecké železiarne, konkrétne huta Františka Jozefa, avšak nepravidelne v menších množstvách odoberali bindtskú rudu aj ďalšie podniky *Těšínskej komory*, a to Węgierská Górka pri Živicí (dnes v Poľsku), huta v Ustroni či železiareň v Baške pri Frýdku.²¹

Začiatkom 80. rokov 19. storočia prejavila *Těšínska komora* záujem o rozsiahle železorudné ložiská v okolí spišských obcí Žakarovce a Gelnica, kam chcela rozšíriť svoju rudnú základňu. V roku 1882 odkúpila staršiu železiareň Márie Menesdorferovej v Máriahute spolu s banskými poľami v Žakarovciach a Grellenseifene (Perlová dolina) patriacim k železiarni. Po podpísaní kúpno-predajnej zmluvy dňa 9. augusta 1882 začala *Těšínska komora* nielen s budovaním nového závodu, ale tiež pokračovala v železiarskej výrobe v zastaranej železiarni Máriahuta.²² Do roku 1885 vybudovala komora v Máriahute nový železorudný závod s modernou pražiarnou, v roku 1887 pre neefektívnosť napokon odstavila tamojšiu vysokú pec a svoju pozornosť sústredila už len na ťažbu a spracovávanie železnej rudy. Tú následne prepravovala pomocou miestnej železnice Gelnickým údolím do Margecian, kde ju na železničnej stanici prekladala do vozňov Košicko-bohumínskej železnice a transportovala priamo do Třinca. Postupom času sa Máriahuta stala najdôležitejšou baňou komory,

20 PATERA, Lukáš: *Železorudná baňa Bindt v ére Kniežacej Těšínskej komory (1854–1905)*. Diplomová práca. Ostrava 2020, s. 33–35; HAPÁK, Pavel: *Dejiny železiarskeho priemyslu* s. 154–155.

21 PATERA, Lukáš: *Železorudná baňa Bindt*, s. 75–78.

22 ZAO, f. KKT, inv. č. 2672; ZAO, f. Báňská a hutní společnost – Generální ředitelství 1906–1946 (ďalej len BH-GŘ), inv. č. 2268, kart. 412.

o čom svedčil aj nárast produkcie z 31 tisíc ton v roku 1884 na 58 tisíc v roku 1890. Po celkovej modernizácii a presunu výrobných objektov z Máriahtuty do Žakaroviec v rokoch 1897 – 1899 sa ťažba zvýšila až na 145 tisíc ton rudy v roku 1904.²³

Výstavba Košicko-bohumínskej železnice predstavovala výrazný impulz k prenikaniu predlitavských banských spoločností do montánneho priemyslu v hornom Uhorsku. Začiatkom 70. rokov sa tak popri Těšínskej komore v spišskom baníctve etablovali aj ďalšie firmy rakúskeho kapitálu. Prvou z nich bola čerstvo vytvorená *Rakúsko-uhorská vysokopecná spoločnosť (Österreichisch-ungarische Hochofen-Gesellschaft)* so sídlom vo Viedni, založená v roku 1871 majiteľmi Vítkovických železiarní, Anselmom Solomonom Rothschildom a bratmi Davidom a Wilhelmom Gutmannovcami v spolupráci s uhorským železiarskym magnátom grófom Emanuelom Andrássym. Cieľom spoločnosti bolo založenie druhého hutného podniku na Ostravsku-Žofínskej huty (*Sofienhütte*) a pre túto železiareň boli zakúpené rudné bane v osade Roztoky pri Hnilčíku, kde sa medzi rokmi 1872 – 1873 vybudoval nový banský závod, spojený úzkorozchodnou železnicou so stanicou Košicko-bohumínskej železnice v Markušovciach. Vyťažená ruda sa vozila železnicou do Žofínskej huty, avšak krátko po dokončení bane bola výroba v železiarni pre nevyhovujúcu kvalitu železa zastavená.²⁴ V roku 1880 bola Žofínska huta prenajatá *Vítkovickému banskému a hutnému ťažiarstvu*, prevádzka sa obnovila a železná ruda sa dovážala najmä z vlastnej železoruďnej základne Vítkovických železiarní. Baňu v Roztokách roku 1890 odpredali hornosliezskej železiarni Friedenschütte.²⁵

Po konsolidácii Žofínskej huty začali o uhorské železoruďné ložiská prejavovať záujem aj samotné Vítkovické železiarne. V spolupráci s grófom Emanuelom Andrássym odkúpili Vítkovice rudné ložiská pri obci Rudabánya v Boršodskej župe, kde na povrch vychádzali hnedelové (limonitové) a sideritové žily. Neskôr bol tunajší banský majetok rozšírený a v roku 1880 založil Rothschild s Andrássym nové ťažiarstvo *Borsodi Bányatársulat* (Boršodské banské ťažiarstvo), ktoré tu vybudovalo novú baňu, patriacu medzi najproduktívnejšie

23 ZAO, f. KKT, inv. č. 2526–2533, 2551.

24 K tomu pozri napr.: MÝŠKA, Milan: *Založení a počátky Vítkovických železáren 1828–1880*. Ostrava 1960, s. 116–120; MATĚJČEK, Jiří – WIESNEROVÁ, Eva: *K vývoji Vítkovických železáren 1875–1914*. In: *Průmyslové oblasti 4*, Opava 1973, s. 83–85.;

25 BOHUŠ, Oldřich: *Historie Žofínského hutě v Ostravě*. In: *Z dějin hutnictví*, sv. 11. Praha 1982, s. 102–103; KUPELWIESER, Paul: *Paměti*. Ostrava 2019, s. 295–296; PATERA, Lukáš: *Historia závodu Koterbachy (Rudňany) za éry Vítkovického banského a hutného ťažiarstva (1895–1939)*. In: JANČURA, Marián a kol.: *Technické pamiatky spojené s banskou a hutníckou činnosťou na Spiši, V. časť – Rudňany, Poráč, Markušovce*. Spišská Nová Ves 2019, s. 58–65.

železorzudné bane v krajine. Celá ťažba z Rudabánye sa do Vítkovíc prevážala pomocou železnice.²⁶

Spokojnosť s uhorskou rudou viedla v závere 19. storočia Vítkovické železiarne k odkúpeniu ďalších baní po trase Košicko-bohumínskej železnice. V roku 1895 odkúpilo *Vítkovické banské a hutné ťažiarstvo* súkromné stagnujúce bane v okolí obce Koterbachy (maďarsky Ötösbánya, dnes Rudňany) východne od Spišskej Novej Vsi. Pomerne rýchlo sa tu podarilo vybudovať nový bankský závod, ktorý spojili vlečkou so stanicou v Markušovciach. Išlo o jednu z najvýnosnejších železorzudných baní v spišsko-gemerskej banskej oblasti, dokonca od roku 1899 sa v Koterbachoch začalo aj s produkciou ortute vo vlastnej ortuťovni, keďže sa zistilo, že pri pražení rúd sa uvoľňujú ortuťové výpary. Už v roku 1900 baňa Koterbachy dokázala vyprodukovať viac než 100 tisíc ton rudy a zároveň šlo o najväčšieho výrobcu ortute v habsburskej monarchii. Závod Koterbachy zostal v majetku Vítkovíc až do druhej svetovej vojny a tvoril jej významnú železorzudnú základňu.²⁷

Export uhorských železných rúd do pruských železiarní

Rýchly rozvoj hornoslriezskych železiarní počas priemyselnej revolúcie v 19. storočí spôsobil vysokú spotrebu železnej rudy, čo miestne zdroje ani zďaleka nemohli pokryť. Preto sa jednotlivé železiarne obracali na ostatné stredoeurópske železorzudné ložiská a odkupovali rudu od cudzích ťažiarov. Spočiatku začínali niektoré z hornoslriezskych železiarní odkupovať železnú rudu aj zo spišsko-gemerskej banskej oblasti (napríklad z Bindtu či Máriahuty), avšak šlo o krátkodobé riešenia, kvôli čomu v závere 19. storočia prejavili záujem o odkúpenie niektorých z baní, čím si začínali v hornom Uhorsku budovať svoju vlastnú železorzudnú základňu. Jednou z prvých pruských železiarní, odkupujúcou rudu z Uhorska (baňa Bindt), bola v roku 1888 železiareň Hubertushütte (neskoršia huta Zygmunt) v Bytome, ktorá ju následne odkupovala pravidelne po nasledujúce tri roky. Spolu s ňou v rovnakom čase bindtskú rudu odoberala aj správa majetkov grófa Guida Henkela von Donnersmark v Świętochłowiciach, pravdepodobne pre jeho hutu Donnersmarkhütte (neskoršia huta Zabrze).²⁸

26 PANTÓ, Endre a kol.: *Rudabánya ércbányászata*. Budapest 1957, s. 102–105, 142–143; KUPELWIESER, Paul: *Paměti*, s. 295–296.

27 MALATINSKÝ, Kornel – POPOVIČ, Michal: *Z dejín baníctva v Rudňanoch*. Košice 1985, s. 51.

28 PATERA, Lukáš: *Železorzudná baňa Bindt*, s. 76, 160.

Od roku 1889 pribudli ako odberatelia ďalšie dva hornosliezske hutné závody, a to Laurahütte (neskoršia Jednosť v Siemanowiciach Ślaskich) v hornom Sliezsku a Königshütte (neskoršia Królewska huta v Chorzówe). Nasledujúceho roku si ako prvá pruská spoločnosť odkúpila banský závod v osade Roztoky pri Hnilčíku železiareň Friedenshütte (neskoršia huta Pókoj v Rude Ślaskej), ktorý sa postupne stal jej dôležitým dodávateľom sideritu. Ostatné hornosliezske železiarne zatiaľ ostávali len v rovine kupcov uhorskej rudy, napríklad od roku 1890 si spišskú rudu odkupovala železiareň Falvahütte v Świętochłowiciach (v roku 1896 označovaná ako Bethlenfalvahütte, neskoršia huta Florian). Táto huta sa až do záveru storočia stala pravidelným odberateľom železnej rudy z Uhorska, avšak množstvo objednanej rudy medzi rokmi výrazne kolísalo. O bindtský praženec v roku 1892 postupne prejavovala záujem aj železiareň Donnersmarkhütte, ktorá si však väčšie množstvá praženca odkúpila až v samotnom závere storočia.

Vyššie uvedené železiarne si bindtský praženec objednávali sporadicky, žiadny podnik si však v tom čase neobjednával väčšie množstvá ako 3 000 ton praženca ročne. Od roku 1893 spišskú rudu sporadicky odkupovali aj ďalšie pruské železiarne, ako napríklad Julienhütte pri Bytome-Bobrek (neskoršia Huta Bobrek) či Borsigwerk pri Zabrze v hornom Sliezsku. Neskôr na zoznam odberateľov ešte pribudla železiareň Redenhütte pri hornosliezskom Zabrze, ktorá o bindtský praženec prejavila záujem roku 1895 a v nasledujúcich rokoch sa (až do roku 1901) stala pravidelným kupcom väčších množstiev praženej rudy. Posledným známym odberateľom sa stala roku 1896 firma *Rawack & Grünfeld* pri Bytome, ktorá patrila medzi pravidelných a najväčších kupcov praženej rudy z Bindtu. Takmer všetky hornosliezske železiarne si však v priebehu rokov budovali vlastné železorudné základne po celej Európe a o spišskú rudu rýchlo strácali záujem. Niektoré z nich však investovali finančné prostriedky do kúpy vlastných baní v oblasti Spiša či Gemera.²⁹

Ako už bolo spomenuté, prvou pruskou železiarňou, ktorá si kúpila vlastné bane na Spiši, bola Friedenshütte v majetku spoločnosti *Oberschlesische Eisenbahn-Bedarfs Actiengesellschaft*. Firma kúpou prevzala dovtedy stagnujúci železorudný banský závod v Roztokách, pôvodne patriaci *Rakúsko-uhorskej vysokepecnej spoločnosti* a neskôr *Vítkovickému bankskému a hutnému ťažiarstvu*. Pruská spoločnosť investovala do modernizácie zastaraných technických zariadení, novej výstavby prevádzkových i obytných objektov a do baní zaviedla me-

29 Spracované podľa ZAO, f. KKT, inv. č. 1258–1275; SNA-SBA, f. Banská a hutnícka spoločnosť, banská správa Mária huta (ďalej len BMH), inv. č. 254.

chanické vrtnie. Začiatkom 20. storočia tu už dobývala viac než 100 tisíc ton kvalitnej železnej rudy, ktorú exportovala po železnici do horného Slizska.³⁰

V závere 19. storočia sa do pozornosti pruskej spoločnosti *Vereinigte Königs- und Laurahütte Actiengesellschaft für Bergbau- und Hüttenbetrieb* so sídlom v Berlíne dostala pomerne malá baňa Roberti v blízkosti mesta Gelnica, ktorá však sľubovala kvalitnú rudu. Po kúpe banských oprávnení v roku 1899 sa spoločnosť stala vlastníkom spomínanej bane a banských polí v oblasti doliny Grellenseifen, kde postupne začala s ťažbou. Spoločnosť v nasledujúcich rokoch síce rozširovala svoj majetok a vykonávala prieskumné práce, ale pre problémy s finančnou výnosnosťou ťažby napokon v apríli 1909 ukončila banskú činnosť a baňu Roberti zatvorila. Od založenia banského závodu do jeho zatvorenia sa tu vyťažilo 52 268,5 ton surovej železnej rudy, väčšina produkcie putovala do hornosliezskej železiarne Laurahütte.³¹

V rovnakom čase došlo taktiež k predaju baní v priestore spišskej obce Smolnícka huta pruskej firme *Kattowitzer Aktien-Gesellschaft für Bergbau und Eisenhüttenbetrieb* so sídlom v Katoviciach. Spoločne s nimi si firma odkúpila od grófa Zichyho Ferraris starú železiareň v Lúčke na Gemeri s okolitými baňami. Motiváciou firmy k tejto kúpe bola snaha zvýšiť dodávky železnej rudy pre svoje železiarne v hornom Sliezsku, a preto sa všetka vyťažená ruda z bane v Smolníckej hute exportovala do železiarne Hubertushütte pri Morgenrothe (dnes Chebzie). Po krátkej prevádzke sa ukázala neefektívnosť ťažby v Lúčke, preto firma tamojšie bane zastavila a zamerala sa na výstavbu závodu v Smolníckej hute, kde vybudovala pražiareň, lanovku a v roku 1909 do baní zaviedla mechanické vrtnie. Závod pred prvou svetovou vojnou ťažil len okolo 16 tisíc ton železnej rudy a stretával sa s viacerými prevádzkovými problémami. Po vypuknutí vojny a mobilizácii väčšiny robotníctva bol závod zastavený.³²

Poslednou pruskou firmou, ktorá si odkúpila vlastné železorudné bane v spišsko-gemerskej banskej oblasti, bola *Oberschlesische Eisenindustrie A. G. für Bergbau- und Hüttenbetrieb*. Pre svoju železiareň Julienhütte v roku 1901 odkúpila starú železiareň vo Vondrišli (dnes Nálepko) spolu s tamojšími ba-

30 KERPELY, Antal: *Das Eisenhüttenwesen in Ungarn zur Zeit des Millenniums*. Budapest 1896, s. 33–34.

31 SNA-SBA, f. Komisariát Gelnica 1855–1924 (ďalej len KG), inv. č. 213, kart. 106–108; WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1900 évben, in: *BKL*, roč. 34, Budapešť 15. september 1901, č. 18, s. 315; *Jó szerencsét*, roč. 3, č. 25, 20. marec 1910, s. 476.

32 SNA-SBA, f. BKNV, inv. č. 1711, kart. 344; BARTALSKÝ, Ján a kol.: *Smolník. Mesto medenorudných baní*. Bratislava 1993, s. 177, 228; WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1903 évben, in: *BKL*, roč. 37, Budapešť 15. december 1904, zv. 2, č. 24, s. 786; WAHLNER, Aladár: Magyarország bánya- és kohóipara 1913 évben, in: *BKL*, roč. 48, Budapešť 15. jún 1915, zv. 1, č. 12, s. 448.

ňami na železnú rudu, a tiež menšie bane v oblasti Bindtu, kde už v tom čase pôsobila aj *Těšínska komora*. V Bindte vybuďovala len najnutnejšie technické zariadenia, väčšiu pozornosť venovala závodu vo Vondrišli. Po vyčerpaní zásob železnej rudy v Bindte začala firma v roku 1910 s výstavbou nového spracovateľského závodu s modernou úpravňou pri štolni Gustáv vo Vondrišli, kde pred prvou svetovou vojnou ťažila takmer 40 tisíc ton rudy.³³

Záver

Problematika exportu železných rúd z územia Uhorska do železiarní v Sliezske a severovýchodnej Morave predstavuje významnú kapitolu v dejinách uhorského baníctva. Nadmerný export sa stával problémom, ktorý sa naplno prejavil v poslednej tretine 19. storočia a zamestnával uhorskú vládu, inštitúcie a odborné hospodárske kruhy až do prvej svetovej vojny. Všetky opatrenia uhorskej vlády voči nadmernému exportu železných rúd sa však stretávali s veľkou nespokojnosťou zahraničných spoločností, ktoré na Spiši vlastnili veľkú časť najvýnosnejších baní a boli životne závislé na pravidelných dodávkach kvalitnej uhorskej rudy. Na druhej strane, aj uhorský priemysel bol výrazne závislý na dodávkach rakúskeho a pruského uhlia a koksu, ktoré predmetné spoločnosti ťažili a hrozbami zastavenia jeho dodávok si vynucovali od vlády zrušenie opatrení proti vývozu rudy, medzi ktoré patrilo hlavne zvyšovanie taríf pri preprave rudy po štátnych tratiach a Košicko-bohumínskej železnici.

Začiatkom 20. storočia už mali viaceré železiarne z hornosliezskej oblasti, rakúskeho Sliezska a severovýchodnej Moravy vybudované v hornom Uhorsku vlastné železorudné bane, disponujúce modernou ťažobnou a úpravníckou technológiou. Väčšina z nich sa orientovala výlučne na ťažbu a úpravu železnej rudy, pričom celú produkciu v praženom stave exportovala mimo hraníc Uhorska. Žiadna z firiem nemala záujem o stavbu novej železiarne pri rudných baniach, čo brzdilo rozvoj a rozširovanie železiarskeho priemyslu v hornom Uhorsku. Problém s vývozom železných rúd sa až do prvej svetovej vojny nezmenil, po jej vypuknutí zas mnohé firmy pre hospodárske problémy zastavili alebo obmedzili ťažbu vo svojich baniach. Ako ukázala aj táto štúdia, samotná problematika exportu rúd z územia Uhorska je veľmi komplexná téma, ktorá bude ešte v budúcnosti vyžadovať ďalší výskum, smerujúci najmä do fondov

33 PATERA, Lukáš: Podnikanie akciových spoločností v baníctve obce Vondrišiel (1900–1939). In: *Montánná história 10*. Ed. LACKO, Miroslav. Limbach 2019, s. 275–289.

štátnych úradov, obchodných a priemyselných komôr či rôznych montánných spolkov a dobových združení.

POUŽITÉ ZDROJE

Pramene

Archívne pramene

Archív Vítkovice a.s., Ostrava

Vítkovické horní a hutní těžířstvo 1828–1945

Slovenský národní archív – Slovenský banský archív v Banskej Štiavnici

Banská a hutnícka spoločnosť, banská správa Máriařhuta

Banský kapitanát v Spišskej Novej Vsi 1855–1933

Komisariát Gelnica 1855–1924

Zemský archív v Opave

Knížecí komora těšínska 1439–1922

Báňská a hutní společnost – Generální ředitelství 1906–1946

Periodiká

Bányászati és kohászati lapok

Jó szerencsét

Pamäte

KUPELWIESER, Paul: *Paměti*. Ostrava 2019

Literatúra

BARTALSKÝ, Ján a kol.: *Smolník. Mesto medenorudných baní*. Bratislava 1993

BOHUŠ, Oldřich: Historie Žofinské hutě v Ostravě. In: *Z dějin hutnictví*, sv. 11.

Praha 1982, s. 101–116

GESCHREKRON, Alexander: *Economic Backwardness in Historical Perspective*. Cambridge 1961

FRÁK, Gustáv: Železiarne v údolí rieky Čremošnej (Drnava a Lúčka). In: *Vlastivedné štúdie Gemera*, zv. 7, Rimavská Sobota 1989, s. 48–80

- HAPÁK, Pavel: *Dejiny železiarskeho priemyslu Slovensku v rokoch 1848–1867*. Bratislava 1962
- IZSÓ, István: *A bányahatóság története Magyarországon*. Budapest 2019
- JANČURA, Marián: *Baníctvo mesta Spišská Nová Ves*. Spišská Nová Ves 2010
- KAZANSKÁ, Magdaléna: *Banský kapitanát v Spišskej Novej Vsi 1855–1933. I*. Bratislava 1966
- KERPELY, Antal: *Das Eisenhüttenwesen in Ungarn zur Zeit des Millenniums*. Budapest 1896
- KÓNYA, Peter a kol.: *Dejiny Uhorska (1000–1918)*. Bratislava 2014
- MALATINSKÝ, Kornel – POPOVIČ, Michal: *Z dejín baníctva v Rudňanoch*. Košice 1985
- MATĚJČEK, Jiří – WIESNEROVÁ, Eva: K vývoji Vítkovických železáren 1875–1914. In: *Průmyslové oblasti 4*. Opava 1973, s. 78–124
- MRÁZEK, Otakar: *Vývoj průmyslu v českých zemích a na Slovensku od manufaktúry do roku 1918*. Praha 1964
- MYŠKA, Milan: Hutnictví železa v průmyslové revoluci (Výrobní odvětví v ekonomických souvislostech průmyslové revoluce v českých zemích a v habsburské monarchii). In: *Z dějin hutnictví*, sv. 10. Praha 1981, s. 263–300
- MYŠKA, Milan: *Založení a počátky Vítkovických železáren 1828–1880*. Ostrava 1960
- PANTÓ, Endre a kol.: *Rudabánya ércbányászata*. Budapest 1957
- PATERA, Lukáš: História závodu Koterbachy (Rudňany) za éry Vítkovického banského a hutného ťažiarstva (1895–1939). In: JANČURA, Marián a kol.: *Technické pamiatky spojené s banskou a hutníckou činnosťou na Spiši, V. časť – Rudňany, Poráč, Markušovce*. Spišská Nová Ves 2019, s. 58–65
- PATERA, Lukáš: Podnikanie Kniežacej Těšínskej komory v hornouhorskom železorudnom baníctve na príklade bane Bindt (1854–1905). In: *Hospodářské dějiny – Economic History*, 32/1. Ostrava – Praha 2017 (2022), s. 59–61
- PATERA, Lukáš: Podnikanie akciových spoločností v baníctve obce Vondrišiel (1900–1939). In: *Montánná história 10*. Ed. LACKO, Miroslav. Limbach 2019, s. 274–307
- PATERA, Lukáš: *Železorudná baňa Bindt v ére Kniežacej Těšínskej komory (1854–1905)*. Diplomová práca. Ostrava 2020
- REMPORT, Zoltán: *Magyarország vasgyártása a dualizmus korában (1867–1918)*. Budapest 2005
- RUSŇAK, Martin: Banský a železiarsky priemysel v Gemeri (a na Spiši) v období prechodu rakúsko-uhorského kapitalizmu voľnej súťaže do štádia imperializmu (1880–1918). In: *Obzor Gemera*, roč. XIV, č. 2, 1983, s. 82–91

STOČES, Bohumil: *Dvacet pět let Báňské a hutní společnosti*. Praha 1931

ŠARUDYOVÁ, Mária: *Topografia železiarní na Slovensku v 19. storočí*. Košice 1989

ZÁŘICKÝ, Aleš: *Rothschildové a ti druzí aneb Dějiny velkopodnikání v Rakouském Slezsku před první světovou válkou*. Ostrava 2005