

STUDIE

Infrastrukturní stavby na Slovensku ve 30. letech 20. století: nástroj překonání hospodářské krize, prostředek obrany, podpora industrializace?¹

PAVEL DUFEK

Infrastructure building in Slovakia in the 1930s: a tool to overcome the economic crisis, a means to improve defence, a way to support industrialisation?

Investments in building infrastructure in Slovakia in the inter-war period, especially in the 1930s, were influenced by many political and economic factors. Essentially, there was competition for investment between the less developed areas of Bohemia and Slovakia and there were arguments about the degree of tax revenue redistribution, both of which were predominantly political issues, since most of the tax revenues came from Bohemia. The level and sectoral distribution of investment was also, to a considerable extent, shaped by particularistic interests, verging on egoism in the case of Czech industrial circles. The central authorities, first and foremost the Ministry of Public Works, probably sought to allocate investments in Slovakia efficiently to produce as much benefit as possible for the national economy. In particular, investment in hydroelectric power plants in Slovakia was thus not significantly lower than investment of the same kind in Bohemia. Railway transport played a key role in the actual implementation of the infrastructure works. In the case of road infrastructure, the investments may have, and, in the case of river navigation infrastructure, certain-

1 Článek vznikl za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI III Dvě století železnice v českých zemích. Kulturní, socioekonomické a dopravně-technické aspekty vývoje českých (československých) železnic (DH23P03OVV034), který v letech 2023–2027 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a České vysoké učení technické v Praze.

ly were directed in such a way as to enable the efficient use of railways. From the mid-1930s onwards, military-strategic considerations, which, however, included strong economic-political aspects, would always play a role in investment allocation in Slovakia.

Keywords: railways, roads, dams, river navigation, taxes, Czechoslovakia, Slovakia, economic history

O celkovém hospodářském vývoji meziválečného Československa mezi lety 1918 až 1938/1939 máme už velmi dobrý přehled. Víme, že neprobíhal lineárně, ale vyznačoval se obdobími, která se nemálo svými ekonomicko-politickými charakteristikami lišila od předchozího. Příčiny a průběhy zvrátů v hospodářském životě Československa v meziválečném období byly taktéž již analyzovány a zasazeny do širších souvislostí.² Podrobně prozkoumány jsou i některé zásadní události hospodářského vývoje, např. hospodářská krize v první polovině 30. let³ nebo vývoj důležitých průmyslových odvětví a dopravních oborů.⁴ Přesto mnohé události hospodářského života meziválečné ČSR nejsou asi dosud zcela objasněné a odpovídajícím způsobem ohodnocené, možná nám nadále i unikají některé důležité souvislosti. Platí to pravděpodobně především pro druhou polovinu 30. let a některé oblasti stavební činnosti celé první republiky, jakkoliv i z již publikovaných prací jasně vyplývá jejich značný rozsah a hospodářská důležitost.⁵ Předkládaná stať se na základě archivních pramenů a dobových publikací (a samozřejmě s využitím již publikovaných studií) snaží

2 Viz dvě stále platné souborné studie: KUBŮ, Eduard – PÁTEK, Jaroslav a kol.: *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*. Praha 2000; PRŮCHA, Václav a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, 1. díl. Brno 2004. Zde je možno nalézt i odkazy na relevantní prameny a literaturu.

3 Viz např. LACINA, Vlastislav: *Velká hospodářská krize v Československu 1929–1934*. Praha 1984; RÁKOSNÍK, Jakub: *Odvrácená tvář meziválečné prosperity: nezaměstnanost v Československu v letech 1918–1938*. Praha 2008; KUBŮ, Eduard – SOUKUP, Jindřich – ŠOUŠA, Jiří (eds.): *Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až počátku 21. století. Cyklický vývoj ekonomiky v procesu graduující globalizace*. Praha 2015, s. 55–366.

4 Viz např. DRÁBEK, Jakub – TÓTH, Andrej – SKŘIVAN, Aleš: *Cukrovarnický průmysl jako opomíjený aktér mezinárodního obchodu v meziválečném období*. České Budějovice 2017; JAKUBEC, Ivan: *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*. Praha 1991 (*Acta Universitatis Carolinae, Philosophica et Historica, Monographia*. Sv. 139/1991); SABOL, Miroslav – ĎURČO, Michal – HALLON, Ludovít: *Automobilizmus na Slovensku v prvej polovici 20. storočia*. Praha 2022.

5 SABOL, Miroslav: *Elektrifikácia v hospodárskom a spoločenskom živote Slovenska 1938–1948*. Bratislava 2010, s. 38–42, 104–110.

upozornit na některé méně zřetelné souvislosti a naznačit možné směřování dalších výzkumů.

Po rozpadu habsburské monarchie v roce 1918 Československo „získalo do vínku“ dědictví hospodářských struktur, které se v zaniklém soustátí v rámci moderní tržní, tj. „kapitalistické“ ekonomiky vyvíjely více než půl století, resp. bezmála tři čtvrtiny století. Jakkoliv byla habsburská podunajská monarchie od 50. let 19. století jednotným celním územím, nestala se jednotným hospodářským prostorem, protože po vzniku dualismu – Rakouska-Uherska – v roce 1867 zůstaly dosavadní náběhy k jeho vytvoření právě jen těmi náběhy.⁶ Vlády v Budapešti prováděly totiž vlastní hospodářskou politiku a jimi zavedená opatření mnohdy směřovala právě proti vytváření jednotného hospodářského prostoru. V tomto svém úsilí, které vycházelo v podstatě ze zájmů maďarských vládnoucích vrstev, byly velmi úspěšné.⁷ Záměrně a dlouhodobě bylo uherskou státní správou různými způsoby znevýhodňováno umístování výrobků z Předlitavska na zalitavském, tj. uherském trhu. (Z mnoha těchto netarifních protekcionistických opatření bylo velmi účinné směřování dopravních spojnic – především železničních tratí – severojižním směrem, což bylo ovšem z části dáno i přírodními podmínkami, pročež valná část tratí ústila do Budapešti, v menší míře do Bratislavy. Doplnujícím a taktéž velmi účinným nástrojem byla vlastní železniční tarifní politika, která zvýhodňovala dopravu zalitavských výrobků po Uherském království oproti dopravě výrobků do něj z Předlitavska.) Projevilo se to už nedlouho po vzniku Československa: Průmyslové závody na Slovensku, které před vznikem Československa proti konkurenci ze západních území nově vzniklého státu chránila protekcionistická opatření uherských vlád, náhle v novém státě nebyly s to konkurovat výrobcům z Čech, Moravy a Slezska, přičemž přístup na bývalá území Zalitavska se jim současně takřka uzavřel. V podstatě okamžitě tak pocítily slovenské továrny odvrácenou tvář uvedených

6 K tomu viz tyto starší, ale zásadní práce: WANDRUSZKA, Adam – URBANITSCH, Peter (hrsg.): *Die Habsburgermonarchie, 1848–1918. Im Auftrag der Kommission für die Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (1848–1918). Band 1. Die wirtschaftliche Entwicklung*. Wien 1973, passim; z českých autorů URBAN, Otto: *Kapitalismus a česká společnost*. 2. vydání. Praha 2003, s. 51–91; z novějších prací viz JAKUBEC, Ivan – JINDRA, Zdeněk: *Hospodářský vzestup českých zemí od poloviny 18. století do konce monarchie*. Praha 2015, s. 199–227, 278–350; HLAVAČKA, Milan a kol.: *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*. Díl I. Praha 2016, s. 277–403.

7 BACHINGER, Karl – HEMETSBERGER-KOLLER, Hildegard – MATTIS, Herbert: *Grundriss der Österreichischen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte von 1848 bis zur Gegenwart*. 2. Auflage. Wien 1987, s. 36.

opatření a následně omezily či dokonce zastavily výrobu. Hovořívá se až o de-industrializaci Slovenska na počátku 20. let 20. století.⁸

Z celostátního národohospodářského i politického hlediska samozřejmě nebylo tak rozsáhlé a výrazné snížení průmyslové výroby na Slovensku, jaké nastalo, žádoucí. Rychlé vyřešení vzniklého stavu ale nebylo možné. Postavit nové směrově vhodné železniční tratě trvalo z technických a finančních důvodů dosti dlouho. Řešení možná skýtala rychlá výstavba, resp. přestavba a následné zlepšení silniční sítě.⁹ Ale k tomu nedošlo; průmyslníci z českých zemí totiž nijak zvlášť netoužili po tom, aby se státními zásahy vytvořila znovu konkurence, když už jednou tak výrazně oslabila. Sabotovali a blokovali proto mnohé návrhy jak v reformě železničních tarifů, tak ještě usilovněji při rekonstrukcích a dostavbě silnic. Po celá 20. léta a ani na počátku 30. let se proto nepodařilo úroveň pozemních dopravních spojnic na Slovensku výrazně zlepšit a dopravu po nich zlevnit.¹⁰ Zlepšení silničního a železničního spojení, které nebylo bez státních investic možné, navíc také naráželo na politicko-ekonomickou realitu. Daňové výnosy ze Slovenska totiž jednoznačně nestačily na pokrytí žádoucích investic, ale převádět prostředky na přestavbu a výstavbu pozemních komunikací na Slovensko bylo z politických důvodů možné jen do určité míry. Většina vybíraných přímých daní a dávek v absolutních číslech totiž pocházela z Čech, výrazně méně pak z Moravy a ze Slezska (po roce 1928 ze spojené země Moravskoslezské), a vskutku menší část ze Slovenska a úplně nejméně přispívala daněmi do státního rozpočtu Podkarpatská Rus.

Daňové výnosy přímých daní, dávek, poplatků, cel a monopolů (1919–1927)

rok	Čechy	Morava	Slezsko	Slovensko	Podkarpatská Rus	ČSR
1919	1 013 307	419 580	82 288	185 441	9 196	1 956 539
1920	2 445 202	809 263	137 708	458 424	24 701	5 452 836
1921	3 988 803	1 339 447	298 724	826 863	54 629	8 630 130
1922	437 285	1 265 790	288 861	864 014	60 441	8 923 743
1923	4 029 238	1 163 102	287 448	753 392	60 683	8 110 527

8 Prameny k této problematice jsou uloženy např. v Národním archivu (dále NA) ve fondu Ministerstvo průmyslu, obchodu a živností, kart. 51, spis 182/1924pres.; pečlivý rozbor podává HALLON, Ľudovít: *Industrializácia Slovenska 1918–1938: rozvoj alebo úpadok?* Bratislava 1995, s. 43–49; TÝŽ: Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy v riešení dopravného problému Slovenska 1918–1938. In: EFMERTOVÁ, Marcela a kol.: *Republika v pohybu*. Praha 2022, s. 170–185, dále viz PRŮCHA, Václav a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, 1. díl, s. 46, 53–55, 91–92, 161–163.

9 SABOL, Miroslav – ĎURČO, Michal – HALLON, Ľudovít: *Automobilizmus na Slovensku*, s. 47.

10 HALLON, Ľudovít: *Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy*, s. 185.

1924	440 688	1 437 270	335 194	975 660	74 986	8 723 475
1925	4 990 803	1 440 330	350 463	864 652	83 135	9 161 932
1926	5 250 585	1 544 902	343 412	1 053 177	106 995	9 939 291
1927	5 922 340	1 740 078	402 344	1 285 906	130 254	11 134 411

Statistická příručka Republiky československé III. Praha 1928, s. 383, tabulka XVIII 2., údaje v tisících

Na jednoho obyvatele Čech připadaly ve 20. letech vždy o více než polovinu větší odvody přímých daní a dávek než na jednoho obyvatele Slovenska. Méně než obyvatelé Čech platili i obyvatelé Moravy, Slezska a Podkarpatské Rusi¹¹. Souvisí to zřejmě i s tím, že většina úředních sídel podniků (a tudíž míst pro odvody přímých daní a dávek) se tehdy nacházela v Čechách, resp. v Praze. I spotřební daně (tj. daně nepřímé) se ale v souhrnu nejvíce odváděly z Čech.¹²

Při přepočítávání na rozlohu území či počet obyvatel vycházely i proto při dobových propočtech investice především do silniční sítě na Slovensku jako disproporčně malé. Slovensko však čelilo při směřování investic „konkurenci“. I v Čechách totiž byla rozsáhlá oblast, která se vyznačovala nedostatečnou silniční sítí, což v dobových náhledech odborníků zásadně podvazovalo možnosti jejího hospodářského rozvoje; tou oblastí byly jižní Čechy. Podle dobových propočtů odborníků z jižních Čech byl v důsledku nedostatečných investic stav silniční i železniční sítě na jihu Čech ve 20. letech a na počátku 30. let obdobně neuspokojivý jako tehdy na Slovensku. (Je nutné v této souvislosti uvést, že v dobovém pojetí jižní Čechy svým rozsahem značně přesahují rozlohu současného Jihočeského kraje, zahrnují totiž i soudní okresy Kralovice, Dobříš, Neveklov, Benešov a Vlašim, takže jejich severní hranice zasahuje za Berounku a do středního Posázaví.)¹³ Slovensko, zvláště to střední a severní, a jižní Čechy se ale zároveň i lišily: Jižní Čechy měly (a mají) sídelní strukturu mnohem rozproštěnější než Slovensko, což je mj. dáno přírodními podmínkami: Rozsáhlé horské oblasti středního a severního Slovenska byly velmi řídké obydlené až v podstatě neobydlené, přičemž se jeho obyvatelé soustřeďovali do sídel v tamních údolích, zatímco v jižní části Čech se lidé usídlili ve velkém počtu vesnic, vesniček a osad, které byly (a jsou) od sebe vzdálené ve všech směrech několik

11 *Statistická příručka Republiky československé III.* Praha 1928, s. 383, tabulka XVIII 2.

12 Tamtéž, tabulka XVIII 3, s. 384–385. K daňovému systému ČSR viz DOLEŽALOVÁ, Antonie: Fiskální politika. In: KUBŮ, Eduard – PÁTEK, Jaroslav a kol.: *Mýtus a realita*, s. 24–45; PRŮCHA, Václav a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, 1. díl, s. 193–198 a 316–319.

13 Podrobně k tomu viz DVOŘÁK, Jiří: Problémy jihočeské infrastruktury v době meziválečné 1918–193. In: EFMERTOVÁ, Marcela a kol.: *Republika v pohybu*, s. 364–383.

málo kilometrů a které tehdy byly proto propojeny navzájem i s většími – městskými – sídly a dopravními uzly relativně hustou sítí cest (nikoliv vždy silnic!). Nedostatečná úroveň dopravní sítě byla ovšem, jak již bylo uvedeno, považována za jednu z hlavních příčin (ne-li za tu zásadní) hospodářského zaostávání jak Slovenska, tak široce pojímaných jižních Čech.

Tehdejším hospodářským odborníkům se tedy jevil stav dopravní infrastruktury jak na Slovensku, tak v jižních Čechách nevyhovující a míru jejího financování proto považovali za naprosto nepostačující, ba až „zločinně“ nízkou. Proč ale tento stav nastal? Nedostatek investičních prostředků, které bylo možné do tamních dopravních infrastruktur vložit, je samozřejmě hlavním „podezřelým“ popsaného stavu. Spatřovat úplnou odpověď jen v tomto by ale bylo příliš jednoduché a povšechné. Je nutné pokusit se nalézt i další okolnosti, které tehdejší stav dopravní infrastruktury i jeho hodnocení mohly ovlivnit, tj. předejít i další vlivy, které mohly na výsledný neuspokojivý stav spolupůsobit. Jedná se ovšem o hypotézy, které je žádoucí prověřit dalším výzkumem. Už výše uvedená souvislost mezi výší přímých daní a dávek a výší investic do infrastruktury, které z politických důvodů musely být v určité korelaci, a nikoliv jasně disproporční, určitě působila na územní směřování investic. Většina daňových výnosů pocházela vzhledem k územnímu rozložení průmyslu, nejvýkonnějším oborům zemědělství a soustředění obyvatelstva z jiných oblastí (Poohří, Polabí, dolní Povltaví, Pojizeří a severní a severovýchodní Čechy, Praha, Plzeň, Ostrava a Opava, Haná – Olomouc, Prostějov a Přerov, Brněnsko a Dolnomoravský úval, Bratislava, Trnava, Nitra – Podunajská pahorkatina a Podunajská rovina), než byly jižní Čechy a střední a severní Slovensko. Zastánce sice měly tyto méně rozvinuté regiony ČSR i v nejvyšších patrech československé politiky – jižní Čechy Rudolfa Berana (rodáka z Pracejovic) a střední a severní Slovensko Milana Hodžu (rodáka ze Sučan) –, ale i vliv těchto vrcholných představitelů agrární strany¹⁴ na směřování financí měl samozřejmě své hranice, a navíc se jejich působení křížilo a ve výsledku asi i vzájemně oslabovalo.

Ale i kdyby se podařilo nasměrovat větší množství peněz do stavby silnic a železnic v hospodářsky méně vyvinutých oblastech, není jisté, že by se zvýšený

14 DVOŘÁK, Jiří: NSJ Praha a specifika agrární politiky v jižních Čechách v jeho práci. In: HARNA, Josef – RAŠTICOVÁ, Blanka (eds.): *Regionální zvláštnosti politiky agrární strany v období první Československé republiky. Studie Slovákého muzea Uherské Hradiště 17/2012.* Uherské Hradiště 2012, s. 126–129; KOLÁŘ, Ondřej: Myšlenky jihočeského regionalismu jako součást ideologie agrární strany v období první a druhé Československé republiky. In: *tamtéž*, s. 119–122; HANULA, Matej: Hlavné aspekty politickej orientácie slovenských agrárikov ich misto v celoštátnej republikánskej strane. In: HARNA Josef – RAŠTICOVÁ, Blanka (eds.): *Agrární strana a její zájmové, družstevní a peněžní organizace. Studie Slovákého muzea Uherské Hradiště 15/2010.* Uherské Hradiště 2010, s. 27–29.

efekt rychlého zlepšení stavu pozemních dopravních spojnic dostavil. Většina hlavních železničních tratí v českých zemích i na Slovensku (Košicko-bohumínská dráha, Uherská severní dráha) byla postavena do konce 70. let, resp. dokončena v 80. letech 19. století (poslední úsek Povážské dráhy a spojovací úseky České transversální dráhy) a lokální tratě se v českých zemích stavěly od 80. let 19. století do konce prvního desetiletí 20. století.¹⁵ Je tedy otázkou, zda se v československých stavebních firmách nacházel odpovídající počet odborníků na vrcholu intelektuálních a fyzických sil, kteří měli dostatek odborných zkušeností a zručnosti pro rychlé stavby kapacitních tratí tak složitým terénem, jako jsou Bílé Karpaty, Javorníky, Vtáčnik, Velká Fatra, Nízké Tatry, resp. horní Pohroní.¹⁶ Výstavba silnic byla sice levnější a v zásadě rychlejší, ale i kdyby k ní bylo došlo, její okamžitý vliv na zlepšení dopravní obslužnosti a následné zvýšení hospodářské výkonnosti Slovenska (a pravděpodobně i jižních Čech) by byl asi malý, neboť nízký byl i počet automobilů v soukromém vlastnictví a jejich pořízení vyžadovalo značné investice. V první polovině 20. let se o automobilizaci Slovenska snad ani nedá hovořit.¹⁷ Je ovšem nutné uvést, že pravděpodobně působila i obrácená úměra: špatná silniční síť rozhodně nepodněcovala k nákupu vozidel se spalovacími motory.

Ve druhé polovině 20. let se počet soukromých automobilů na Slovensku rychle zvyšoval, ale až 30. léta lze považovat za dobu, kdy se na Slovensku stal automobil běžnou součástí každodenních ekonomických aktivit, nicméně výstavba a přestavba silniční sítě s tím rozhodně nedržela krok. Spolu s již uvedenými příčinami se zde mohl projevit i vliv inovačně-technické povahy; po celá 20. léta a značnou část 30. let se totiž stavebně-konstrukční podoba silnic dosti vyvíjela. V teoretické rovině byly požadavky jednoduché: silnice měla být z hlediska stavebních nákladů co nejlevnější, zároveň dlouhodobě trvající a snadno

15 *Studie o technice v českých zemích 1800–1918 III.* Praha 1985, s. 262–289; *Studie o technice v českých zemích 1800–1918 IV.* Praha, 1986, s. 265–285; KUBÁČEK, Jiří: *Dejiny železnic na území Slovenska*. 3. doplnené vydanie. Bratislava 2013, s. 45–57, 69–96.

16 NA, f. Ministerstvo železnic I, kart. 1073, spis čj. 1062/1931 – měsíční zprávy o postupu stavby dráhy Červená Skala – Margecany, září 1926 – únor 1930; NA, kart. 1618, spis čj. 2171/1934 – dráha Červená Skala – Margecany, pracovní program a zpoždění úseku č. 6; NA, kart. 1690, spis čj. 20717/1934 – rozpočty prací pro veřejnou soutěž na stavbu 8., 9., 10. úseku Červená Skala – Margecany; NA, kart. 2013, spis čj. 51303/1935 – sdělení o plánovaných vydáních na stavbě trati Červená Skala – Margecany; NA, kart. 2209, spis. čj. 41316/1936 – zahájení veřejné dopravy a organizace služby na trati z Gelnice do Mníšku nad Hnilcom, dílčí zahájení provozu na trati Červená Skala – Margecany (1934–36). *Studie o technice v českých zemích V, 1918–1945*, 1. část. Praha 1995, s. 391–397; KUBÁČEK, Jiří: *Dejiny železnic na území Slovenska*, s. 134–135.

17 SABOL, Miroslav – ĎURČO Michal – HALLON, Ľudovít: *Automobilizmus na Slovensku*, s. 52–61.

udržovatelná, sjízdná bezpečně za sucha i mokra, za mrazů i vysokých teplot. Názory, které stavebně-konstrukční řešení nejlépe naplňuje tyto požadavky, se ale právě tehdy teprve utvářely (vlastně mohly utvářet) na základě nově nabývaných zkušeností, což si úředníci v ministerstvu veřejných prací jistě uvědomovali, stejně jako si uvědomovali, že požadavky kladené na stavebně-konstrukční podobu silnic se navzájem do značné míry vylučují. Navíc je k tomu nutno uvést, že i vlastní automobilová technika se tehdy dosti překotně vyvíjela – jak z hlediska nosnosti a rychlosti vozidel, tak i z hlediska používaných druhů kol.¹⁸ Řešením z pohledu státní správy mohlo být vyčkat a shromáždit zkušenosti, ne se vrhnout do všeobecného uplatňování jednoho či dvou (nebo tří) stavebně-konstrukčních řešení výstavby silnic, tj. nijak zásadně se stavbou silniční sítě jako celku nespěchat.¹⁹

K lepší dopravní obslužnosti na Slovensku prostřednictvím zlepšení stavu silniční sítě však ministerstvo veřejných prací už ve 20. letech i tak pravděpodobně podstatně přispělo. Nezaměřovalo se však na stavby silnic, ale na stavby a přestavby mostů. Například v roce 1925 byly na železobetonové přestavovány státní mosty v Priekope na silnici Veľké Šurany – Vrútky, v Podsuchém na silnici Bánská Bystrica – Krakov, u Sobranců na silnici Košice–Jablonica, a upravovaly se i nestátní mosty.²⁰ Železobetonové mosty unesou více a bývají odolnější vůči povětrnostním vlivům než mosty dřevěné, jejich vybudování proto představuje výrazný příspěvek ke zlepšení dopravních spojení; bývají ovšem dražší.²¹ Používání přepočtů kilometrových délek přestavěných a nově vybudovaných silnic tak mohlo být poněkud zavádějící, neboť finanční náročnost postavení mostu, zvláště mostu železobetonového, je z hlediska nákladů na 1 metr délky úplně jiná než v případě silnice. Mosty byly pravděpodobně stavěny tak, aby bylo možné je výhledově bez větších potíží napojit na moderní silnice, až budou postavené. V jižních Čechách se asi ve stejné době stavěly spíše silnice než mosty, protože ty již byly povětšinou hotové, resp. ve stavu, kdy mohly být pro intenzivní dopravu (výhledově především automobilovou) až na další použitelné. Pokud by tomu tak bylo, úřednictvo ministerstva veřejných prací, které bylo modernizačně a technicistně zaměřené, by tím vlastně „obcházelo“ výše uvedené „sabotování“ ze strany politiků a průmyslníků z průmyslově silných

18 *Studie o technice v českých zemích V., 1. část, 1918–1945*, s. 449–484.

19 *Deset let Československé republiky*, sv. 2. Praha 1928, s. 660–664.

20 NA, f. Ministerstvo veřejných prací (dále MVP), sign. 80a, kart. 759, spis zákl. č. 3, Slovensko a Podkarpatská Rus – Pětiletý vybudovací program silniční, zde „Přehledná zpráva o činnosti v oboru mostního stavitelství na Slovensku za druhé pololetie roku 1925“.

21 Tamtéž, inv. č. 1138–1158, kart. 876–884; inv. č. 1170–1635, kart 892–986;

částí ČSR.²² Je zde ale i další otázka, kterou může objasnit jen další podrobný výzkum, a to, zda byly mosty a silnice – především na středním a severním Slovensku a v jižních Čechách – budovány v návaznosti na již existující či budované železniční tratě, což by přispělo k výraznému zlepšení dopravní obslužnosti. (Náznamy toho, že se při plánování staveb mostních a silničních zohledňovalo jejich umístění vzhledem k železničním stanicím, existují: V připravovaném vládním nařízení měnicím kompetence zapojených úřadů ministerstvo vnitra uvádělo, že se bude týkat působnosti při plánování „*silnic (přijezdních), spojujících železniční stanice s nejbližšími silnicemi státními, župními neb obecními* [...]“.²³)

V jednom stavebním oboru se ale mohly investiční stavební záměry snáze prosazovat, resp. alokace zdrojů do něj se mohla uskutečňovat s menším ohledem jak na budoucí technický vývoj, protože ten byl v hrubých rysech snáze odhadnutelný, tak na politické okolnosti, neboť v daňově nejvýnosnějších oblastech už byly mnohé stavby toho druhu postavené nebo se stavěly. Tímto oborem byly obecně vodní stavby, resp. přehrady a splavňování řek. Zkušenosti s výstavbou vodních staveb v Československu rozhodně nechyběly. V období po roce 1900 bylo totiž „jen v Čechách“ stavebními podniky zahájeno a mnohdy i dokončeno mnoho vodních staveb – nábreží, jezů a přehrad.²⁴ Představa o slibném ekonomickém potenciálu vodních staveb měla v ministerstvu veřejných prací a v organizacích na něj napojených mnoho stoupenců z řad techniků i ekonomů, poněvadž je považovali za významný podnět pro zlepšení hospodářských poměrů rozsáhlých území. S vodními stavbami byly totiž spojovány nemalé hospodářské přínosy: zabránění povodním, zlevnění dopravy surovin, polotovarů a hotových výrobků – multiplikační dopady prostřednictvím zvýšení agregátní poptávky, tj. hospodářský růst – a v dobových podmínkách také zajištění nového a levného energetického zdroje pro tovární výrobu,

22 Tamtéž, inv. č. 3000, sign 288c, kart. 2219 Stavba okresních a obecních silnic – stížnosti, व्यवlastňování pozemků apod.; NA, f. Zemský úřad – oddělení silnic a mostů, kart. 25–49, dále srv. HABRMANN, Gustav (red.): Ministerstvo veřejných prací – přehled prací za první pětiletí republiky. Praha 1923, s. 67–77.

23 NA, f. Nejvyšší účetní kontrolní úřad (dále NÚKÚ), kart. 587, spis č. 4931/995-VIII/1926, zde opis sdělení ministerstva vnitra předsednictvu ministerské rady ze 4. února 1926, čj. 50.274/1926/30.

24 Viz např. NA, f. Prezidium zemské komise pro úpravu řek v Čechách, sign. IV/4, Protokoly o zasedáních plenárních schůzí komise, kart. 1–9, dále NA, f. Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, inv. č. 229, kart. 212–215, Protokoly o zasedáních a usneseních z plenárních schůzí Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe při Místodržitelství v Praze; dále např. f. Zemský úřad Praha – vodohospodářské záležitosti, kart. 2726–2733 Otava: Stavby, kolaudační účty; též *Studie o technice v českých zemích VI., 1918–1945*, 2. část. Praha 1995, s. 796–797.

tj. elektřiny. V případě Slovenska jednoznačně padaly na váhu všechny uvedené efekty, ale zajištění levné energie (z národohospodářského pohledu – poněkud merkantilistického – navíc vysoce výhodné) pro tovární výrobu a vytvoření levných a vysoce kapacitních dopravních spojnic bylo pravděpodobně považováno za ty nejprínosnější.²⁵ Na počátku 20. let vypočítali tehdejší odborníci, že z hlediska využití vodních sil pro výrobu elektřiny je Slovensko ze všech oblastí ČSR tou nejpríhodnější.²⁶ Příprava a provádění výstavby vodních elektráren ovšem byly dlouhodobou záležitostí, návratnost investic do nich také. (O zřízení přehrady na Oravě prokazatelně jednalo ministerstvo veřejných prací nově vzniklé ČSR na podzim 1919, přičemž nejen úvahy ale i přípravy o ní jsou jednoznačně starší, leč stavět se začala až o více než 20 let později.)²⁷ Na vrcholu hospodářské konjunktury i nejhorších letech hospodářské krize 30. letech zůstávala relativní daňová výtěžnost Slovenska v porovnání s Čechami stejně jako ve 20. letech nadále podstatně nižší.

Daňové výnosy přímých daní, dávek, poplatků, cel a monopolů 1929–1933

rok	Čechy	Morava a Slezsko	Slovensko	Podkarpatská Rus	ČSR
1929	6 062,160	2 136,150	1 290,782	118,585	11 315,655
1930	5 512,614	2 035 261	1 234,042	117,412	10 532,614
1931	5 497,200* 5 897*	2 039,100 2 039	1 267,307 1 268	123,271 123	10 435,109 10 836
1932	5 921	1 877	1 127	106	10 650
1933	5 648	1 762	1 036	95	10 043

Statistická ročenka republiky Československé 1934. Praha 1934, s. 280, tabulka XVII-13; *Statistická ročenka republiky Československé 1935*, s. 268, tabulka XVII 7. (Údaje byly převedeny na stejné jednotky – miliony Kč –, proto např. 123,271 je 123 mil a 271 tis.; pro rok 1931 uvedené údaje s * podle obou statistických ročenek; rozdíl 400 mil. způsoben odlišnými údaji o výnosu z monopolů: 997 259 vs 1 397 000.)

V roce 1935 oproti předchozím letům daňová výtěžnost celého Československa ještě klesla, náznaky zotavování z hospodářské krize, které tehdy byly už

25 EFMERTOVÁ, Marcela: *Elektrotechnika v českých zemích a v Československu do poloviny 20. století. Studie k vývoji elektrotechnických oborů*, Libri, Praha, 1999, passim; MIKEŠ, Jan: *Elektrifikace Československa do roku 1938. Disertační práce*. Praha 2016, dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/83800?show=full> (17. 2. 2024), s. 150–180; SABOL, Miroslav: *Elektrifikácia v hospodárskom a spoločenskom živote Slovenska*, s. 85–96.

26 *Deset let Československé republiky*. Praha 1928, sv. 2, s. 581–590, zvláště tabulky, s. 581 a 584.

27 NA, f. MVP, kart. 154, spis čj. 40.412/VIIIai1919; SABOL, Miroslav: *Elektrifikácia v hospodárskom a spoločenskom živote Slovenska*, s. 106–107. V této publikaci se nacházejí i odkazy na další literaturu.

patrné, se v daňových výnosech ještě neprojeví; podíl Slovenska na celkem odvedených daních se při započítání daně z uhlí do celkových příjmů v tomto roce oproti roku 1933 nepatrně snížil.

Daňové výnosy státních, daní, dávek, poplatků, cel a monopolů 1935

rok	Čechy	Morava a Slezsko	Slovensko	Podkarpatská Rus	ČSR
1935	5 557 66,08 %*	1 759 20,92 %*	997 11,86 %*	96 1,14 % *	9 818 8 409*

Statistická ročenka republiky Československé 1937. Praha 1937, tabulka XVI 12, s. 292.

* poměrné údaje v % bez daně z uhlí vůči součtu bez daně z uhlí, tj. 8 409 mil. Kč, vlastní výpočty.

V ministerstvu veřejných prací ovšem na menší daňovou výtěžnost Slovenska při investicích do vodních elektráren, jak již bylo naznačeno, nebrali nijak velký ohled a konjunkturální výkyvy se zřejmě snažili spíše investicemi tlumit, než aby jejich výše od nich bezprostředně odvozovali. (Ministerstvo veřejných prací bylo od počátku 20. let ústřední orgánem koordinujícím elektrifikaci ČSR a současně jejím hlavním iniciátorem, ovšem nikoliv jediným; v Čechách směřovaly do výstavby elektráren nemalé částky i zemského rozpočtu.) Příznivý poměr výdajů na vodní elektrárny na Slovensku zajisté ovlivnilo to, že částky na ně určené byly kromě let 1930 a 1931 vždy vyšší než na Podkarpatské Rusi a s výjimkou let 1921, 1922 a 1931 také vyšší než na Moravě a ve Slezsku, což ovšem s ohledem na přírodní podmínky není překvapivé.²⁸ Překvapivé ale může být, že výdaje na stavbu vodních elektráren na Slovensku byly v letech 1923, 1924, 1925, 1936, 1937 také vyšší než v Čechách, přičemž v letech 1926, 1929, 1933 a 1935 dosáhly obdobné úrovně.²⁹

Celková částka vydaná na stavby vodních elektráren mezi lety 1918, kdy se nevydalo asi nic, a rokem 1937 činila 335 486 866,15 Kč.

Výdaje na výstavbu vodních elektráren na Slovensku činily takřka 41 % a v Čechách takřka 47 % celkové částky, což jsou si dosti blízké procentuální podíly. V Čechách však mohla být celková vydaná suma velmi ovlivněna naprosto nepředpokládanou výší nákladů na stavbu hráze vodní nádrže Seč: Cena předestřená vybranou stavební firmou byla při nabídkovém řízení přibližně 11,7 mil. Kč, přičemž Zemská správa politická v Praze (posléze Zemský úřad v Praze) si na celou stavbu pro jistotu v tajnosti vyhradila 20 mil. Kč, z čehož si takřka 2 mil. Kč připravila „nepředvídané výdaje“, jenže v důsledku neočekáva-

28 *Deset let Československé republiky*, s. 581–590.

29 NA, f. MVP, kart. 475, sign. 65, zákl. č. 12/5 ai 1938 – Výdaje na stavby vodních elektráren od r. 1918 do r. 1938.

ných obtíží a následkem nepříznivých událostí se muselo na stavbu do roku 1934 vydat celkem 53 mil. Kč, a to ještě nebyla zcela hotová.³⁰ Na Slovensku, aspoň pokud je známo, k obdobně velkému překročení plánovaného rozpočtu nedošlo, takže zamýšlené výdaje na vodní elektrárny na Slovensku mohly být původně větší než v Čechách.

Výdaje na stavby vodních elektráren

rok	Čechy	Morava a Slezsko	Slovensko	Podkarpatská Rus
1919	204 925,40			
1920	2 636 012	---	172 017,72	---
1921	1 865 900	2 000 000	204 974	---
1922	6 709 347,88	3 254 203,34	398 787,61	---
1923	8 882 569,46	3 325 796,66	11 399 966,68	---
1924	8 813 337,72	---	13 465 556,57	---
1925	3 128 879,35	2 000 538	5 930 138,14	---
1926	2 639 155,91	383 666,96	2 152 433,23	---
1927	5 704 622	74 431	2 917 106,82	1 433 139,72
1928	2 537 047	53 454	2 348 177	2 204 436,33
1929	4 312 095	85 221	2 683 281	252 156,15
1930	2 750 930	104 669	1 230 590	1 869 042,30
1931	8 856 559,65	3 587,20	523 192,15	1 036 945,45
1932	9 027 608,90	300 094,40	4 561 886,95	829 372,20
1933	11 570 676	1 860 124,15	11 147 306,85	2 129 964,15
1934	29 351 222,05	498 077,30	21 602 243,55	4 334 122,20
1935	17 692 210,90	605 175,90	16 600 195,85	2 870 736,50
1936	19 908 500,35	699 385,80	25 032 273,75	3 865 793
1937	10 640 040,90	594 547,20	14 844 535,90	2 127 319,40
součet	157 372 514,07	15 851 971,71	137 214 664,36	24 944 697,01

NA, MVP, sign. 65, kar. 475, , zákl. číslo 12/5 ai 1938 – Výdaje na stavby vodních elektráren od r. 1918 do r. 1938.

30 NA, f. MVP, sign. 61c, kart. 271, inv. č. spisy 7a – 186/91ai 1934 údolní přehrada na řece Chrudimce u Seče, překročení rozpočtu – v něm mj. sdělení ministerstvu financí ze 4. července 1934, tamtéž, sign. 64, kart. 464, sdělení ministerstvu financí, tamtéž, f. Prezídium zemské komise pro úpravu řek v Čechách, inv. č. 435, kart. 166, Návrh členů technického výboru ohledně zadání stavby údolní přehrady na řece Chrudimce u Seče, Zadání stavby přehrady na Seči; ADÁMEK. Libor: *Seč 1920–1936. Výstavba jedné přehrady*. Chrudim 2021, s. 70–71, s. 90–92, 118, 165, 185 a 192.

V roce 1936 se daňová výtěžnost v rámci Československa zvýšila, poprvé se však poměrně i v absolutních hodnotách snížily daňové výnosy odváděné z Čech:

Daňové výnosy přímých daní, dávek, poplatků, cel a monopolů 1936 v absolutních číslech a v %

rok	Čechy	Morava a Slezsko	Slovensko	Podkarpatská Rus	ČSR
1936	4 646 (45,4 %) 61,2 %*	1 823 (17,8 %) 24 %*	1 013 (9,9 %) 13,34 %*	109 (1,07 %) 1,4 %*	10 234 7 591*

Statistická ročenka republiky Československé 1938. Praha 1938, tabulka XVI 11, s. 308 (údaje v tisících, tj. 1 823 = 1 mld. a 823 mil.).

* poměrné údaje v % bez daně z uhlí vůči součtu bez daně z uhlí, tj. 7 591 mil., vlastní výpočty.

V poměrném vyjádření daňové odvody z Moravy a Slezska výrazně stouply, daňové odvody ze Slovenska se mírně zvýšily. Zda se v tom projevila v případě Moravy a Slezska narůstající těžba uhlí a hutní výroba a v případě Slovenska skutečnost, že tehdy investice do výstavby vodních elektráren na Slovensku výrazně převýšily tytéž investice v Čechách (a tudíž tam vzrostla poptávka po stavebních hmotách), není prozatím dokonale doložitelné. Pravděpodobně však existuje v případě Slovenska jistá korelace mezi těmito jevy, poněvadž je z archivních dokumentů patrná snaha o zadávání prací místním firmám. Podstatnou část Ladců ovšem stavělo konsorcium firem z českých zemí a ze Slovenska – „Slovensko-česká účastněná společnost v Báňské Bystřici – Ing. Jaroslav Jáchymek v Bratislavě, Zdeněk Kruliš v Praze a Bří Redlichové v Praze“.³¹ Budovu vodní elektrárny Ladce navrhl Jindřich Merganc (1889–1974) v Bratislavě v roce 1934 a schválil ji „Krajinský úrad [...] V Bratislave dňa 2. března [sic] 1935“. Jak návrh, tak text, kterým byl schválen, rovněž dokládají působení odborníků a firem původem z českých zemí na Slovensku.³²

Vodními stavbami nejsou ovšem pouze přehrady, patří k nim i úpravy řečišť. V první polovině 20. století byly řeky a potoky povětšinou tzv. regulovány nebo kanalizovány, tj. napřimovaly se jejich toky, zpevňovaly se břehy, a to se záměrem vodu co nejefektivněji odvést a zajistit či zlepšit splavnost větších řek; podstatnou součástí těchto záměrů bylo také budování přístavů na vhodných místech. Splavit bylo možné v ČSR jen ty skutečně největší toky, případně dolní úseky jejich největších přítoků. V Čechách to byly Labe a Vltava, na Mo-

31 NA, f. MVP, kart. 276, sign. 67, zákl. č. 11/594, čj. 7b – 11/594 – 74.804 ai 1934 kvalitativní kolaudace IV. pole prahu jezového.

32 NA, f. MVP, sign. 65, kar. 351, Originál návrhu J. Mergence (Krajinský úrad v Bratislave – K čj. 43.038/29 ai 1935 – příloha, s. 82).

ravě střední a dolní úsek Moravy, ve Slezsku Odra a na Slovensku Váh a dolní úsek Hronu (Dunaj – řeka na svém československém úseku plně splavná – se v tomto ohledu zcela vymyká). Přípravné práce na splavnění Váhu a Hronu probíhaly od počátku 20. let a ve 30. letech se již přistoupilo na Váhu k výstavbě první velké soustavy vodních děl v úseku Kočkovce–Ladce, která měla umožnit jak lodní dopravu, tak výrobu elektrické energie pro vznikající továrny.³³ Ve 20. letech a na počátku 30. let stály za splavněním Váhu a výstavbou vodních elektráren především, ne-li jen, čistě hospodářské důvody. (Púchovský okresní úřad v červnu 1932 přímo „prosil“ v zájmu snížení nezaměstnanosti tamního obyvatelstva o zahájení stavby „hydrocentrály v Púchove“.³⁴) V polovině 30. let se prokazatelně objevují i strategicko-vojenské hospodářské podněty k výstavbě zařízení pro plavbu na Váhu. Ministerstvo národní obrany to vyjádřilo ve svém sdělení z 3. října 1935 velmi jasně, když přímo požadovalo „*aby řeka Váh ve svém dolní toku od ústí do Dunaje v Komárně do Guty* [dnešní Kolárovo, pozn. aut.] *byla urychleně splavněna*“.³⁵ Důvodem, proč ministerstvo národní obrany požadovalo splavnění dosti razantně, bylo, že pod Gutou (Kolárovem) plánovalo vybudovat „*baseny na minerální oleje*“, tj. zásobníky pro ropu a ropné produkty, v tomto případě zřejmě dovážené z Rumunska. Povšechně pravděpodobně vycházelo stanovisko ministerstva národní obrany o potřebě vystavět přístavy na Váhu z úvahy, že v případě válečného konfliktu s Německem bude Dunaj jedinou splavnou spojnici s mořem; zřejmě předpokládalo, že pod tlakem států Malé Dohody a dalších členů Mezinárodní dunajské komise (Francie, Velké Británie a případně i Itálie) zůstane Dunaj nadále pro lodě plující do přístavů na území Slovenska a z nich použitelný pro říční dopravu do Československa i na svém maďarském úseku. Dunaj byl (a je) totiž vskutku velice kapacitní dopravní cestou, dovoz po něm by mohl do značné míry zajistit potřebné množství zboží, které by nebylo možné dovážet přes Německo, případně z polských baltských přístavů železnicí, neboť dlouhodobé přerušení doprav-

33 NA, f. Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe, sign. I/1/33, kart. 3 a sign. I/4/10, kart. 17; NA, f. Generální ředitelství pro stavbu vodních cest, sign. 7, kart. 58–61 a sign. 9, kart. 267–268 a sign. 9/1, kart. 268 a sign. 17, kart. 275; NA, f. NÚKÚ, kar 587, spis č. 2421/625-VIII –1924, Příkázání úvěru na přípravné práce a projekty na využití vodních sil; NA, kart. 569, spis č. 96/22 – VII/1926, Přípravné práce na využití vodních sil na Slovensku. Využití vodní síly na Váhu u Dolních Kočkovců; dále GAZDÍKOVÁ, Alena, Vodohospodárske úpravy krajiny v hospodárskej súvislosti. In: FUKASOVÁ, Daniela – FIALOVÁ, Alena (eds.): *Kapitoly z dejín hospodárskeho vývinu Slovenska v medzivojnovom období (1918–1939)*. Bratislava 2011, s. 140–145; HALLON Lúdvít: *Industrializácia Slovenska*, s. 151–152.

34 NA, f. MVP, sign. 67, kart. 276, zákl. č. 11/106, Okresný úřad v Púchove 17. Juna 1932 (via Krajský úřad v Bratislave) ministerstvu veřejných prací.

35 NA, f. MVP, sign. 72a, kart. 380, spis č. 9a – 69/24 – 59.529 ai 1935, příloha.

ních tras ve Středomoří Německem bylo takřka jistě považováno za téměř neproveditelné. (Konvence z Montreaux je až z roku 1936 a stejně by asi dovoz do ČSR svými ustanoveními ve skutečnost výrazně neomezila.) Nasvědčuje tomu i to, že přístav v Gutě nebyl jediný, který se měl na dolním toku Váhu postavit. Další se souběžně plánovaly také v Šaľe a Nededu.³⁶ Přístavy měly být samozřejmě napojené na železniční síť jako nejkapacitnější pozemní dopravu různého tovaru.³⁷ Stavební firmy si určitě dobře uvědomovaly, že splavnění Váhu jim slibuje přinést značné finance. Náklady na splavnění Váhu od říčního kilometru 0,0 po říční kilometr 35,0 odhadovalo MVP v červenci 1937 na 32 750 000 Kč, z nichž na původně zamýšlený lodní útulek v Nededu připadalo jen poměrně málo – 2 mil. Kč. Ministerstvo národní obrany však požadovalo, aby v Nededu vznikl říční přístav, což s sebou přinášelo podle odhadu ministerstva veřejných prací zvýšení nákladů na 7,2 mil. Kč, přičemž hotov měl být přístav s napojením na železnici podle požadavku MNO nejpozději „do roku 1940“. V září 1937 ministerstvo veřejných prací své finanční požadavky spojené se zřízením přístavu v Nededu zvýšilo na 10 mil. Kč, neboť postavení kapacitní vlečky odhadlo na 1,246 mil. Kč a zřízení jeřábové dráhy překládacích zařízení a odstavných kolejí na 3 mil. Kč. Ministerstvo financí sice zkrátilo prozatímne vyčleněné prostředky na 4,3 mil. Kč, za což se měl postavit přístavní bazén a zpevnit břeh.³⁸ I tak ale představovaly vyčleněné peníze slibnou zakázku. Do soutěže o její zhotovení se přihlásily firmy Kress a spol., Praha, Slov[enské] stavební podnikatelstvo Lanna, Bratislava, Dr. Ing. P. Leimdörfer, Parkaň a Inžesta, stav. spol. s r.o., Bratislava. Jako nejlepší byla vyhodnocena příslušnými komisemi nabídka firmy Slovenské stavební podnikatelstvo Lanna, Bratislava, protože se mj. nejvíce blížila předpokládaným nákladům.³⁹ Nakolik ovšem firma Slovenské stavební podnikatelstvo Lanna, Bratislava, náležela k „čistě“ slovenským firmám, je otázkou. Její kořeny samozřejmě tkví ve firmě Lanna v Českých Budějovicích. (Ing. Karel Nejedlý z Prahy byl členem správní rady „Lanna“, stavebního podnikatelství, a. s., sídlícího v Praze, a Ing. Augustin Nejedlý, taktéž z Prahy, byl jednatelem Slovenského stavebního podnikatelstva Lanna, spol. s r.o., sídlícího v Bratislavě, ale v roce 1934 rovněž členem správní rady „pražského Lanny“, přičemž Augustin Nejedlý, * 1884, a Karel Nejedlý, *

36 NA, f. MVP, sign 55, kar 286, zákl. č. 346, složka „přístavy na Váhu, u Šaľy, Nededu, a Guty“.

37 Tamtéž, složka „přístavy na Váhu, u Šaľy, Nededu, a Guty“ – plány přístavů.

38 Tamtéž, složka „přístavy na Váhu, u Šaľy, Nededu, a Guty, čj. 6a – 346/29 ai 1937, sdělení ministerstva veřejných prací ministerstvu financí z 21. července 1937; čj. 6a – 346/34 ai 1937, sdělení ministerstva financí ministerstvu veřejných prací z 9. září 1937.

39 Tamtéž, složka „přístavy na Váhu, u Šaľy, Nededu, a Guty, spis čj. 6a – 346/35 ai 1937.

1913, byli otec a syn – a oba stavební inženýři.)⁴⁰ Ministerstvo národní obrany ovšem „slovenskost“ v případě „bratislavského Lanny“ asi nijak nehodnotilo, jeho záměrem bylo urychlené postavení požadovaných zařízení. Příprava na ozbrojený konflikt byla pro něj tou hlavní prioritou, pravděpodobně se tak snázelo – na rozdíl od ministerstva veřejných prací – spokojilo s tím, že přístav v Nedeđu nebude hned vybudován dokonale, ale v míře postačující pro zásobování za války. V plánech ministerstva veřejných prací lze naopak asi postřehnout snahu o budování zařízení použitelných v dlouhodobé perspektivě, i s výhledovými kapacitními rezervami. Povědomí o použití investic do infrastruktury jako nástroje zvyšování agregátní poptávky vedoucí k následnému ekonomickému růstu („prekeynesiánství“) se v počínání ministerstva veřejných prací pravděpodobně také projevovalo.⁴¹

Výstavba vodních děl – přehrad, splavných toků a přístavů – ve velké míře ovšem závisela na železniční dopravě, poněvadž pro přepravu mnoha materiálů nutných pro budování vodních staveb se prostě musela přinejmenším zčásti použít železnice, protože jiný obdobně kapacitní způsob dopravy neexistoval. Železnice si tak poněkud paradoxně na první pohled vytvářela konkurenci, ale tak jednoduché to není. Napojení říčních přístavů na železnici – a počítalo se s ním zřejmě u všech – totiž současně vytvářelo poptávku po dopravě do přístavů a z nich, kterou v dobových podmínkách mohla co do množství uspokojit jen železnice. Výsledkem dokončeného splavnění toků i zřízení vodních elektráren, z nichž elektrina proudila do továren se stoupajícím objemem výroby, tak mohlo být i zvýšení přepravy právě po železnici. Například spojení středního Slovenska železničními tratěmi s dolním Povážím tudíž při napojení na tamní přístavy jednak slibovalo odlehčit trati vedoucí Povážím přes Púchov ke Košicko-bohumínské dráze v Žilině a jednak zajistit druhé napojení Pohroní, Turce a Liptova na dunajskou vodní cestu. Za současného stavu poznání je obtížné rozhodnout, zda by uvedené spojení mělo v dobových podmínkách 30. let větší efekt vojensko-strategický či společensko-ekonomický.

40 *Compass. Průmyslová ročenka 1936*. Praha 1936, s. 389; *Compass. Finanční ročenka 1937. Personenverzeichnis*. Wien 1937, s. 847; *Compass. Finanční ročenka 1934*. Praha 1934, s. 614; NA, f. Policejní ředitelství Praha II – evidence obyvatelstva, pobytové karty Augustina Nejedlého a Karla Nejedlého.

41 NA, f. MVP, sign. 64, kar 347, spis zákl. č. 313/1 – 18.640 ai 1937, zde Technická zpráva, Příloha, s. DOPLNIT.

Závěr

V krátkosti se snad podařilo předesíť určité možné širší souvislosti výstavby infrastrukturních staveb na Slovensku ve 30. letech 20. století a také ukázat na události, které na ně působily a na něž ony také měly vliv.

Je patrně nezodpověditelnou (snad až spekulativní) otázkou, zda by výkony slovenského průmyslu byly bez investic do vodohospodářských staveb ještě nižší, než byly ve skutečnosti. Ale za vhodné lze považovat prozkoumání míry zadávání staveb slovenským firmám a používání domácích, tj. slovenských stavebnin při výstavbě infrastrukturních staveb na Slovensku. Mohla by se tak ověřit míra korelace mezi objemy slovenské průmyslové výroby a investicemi do infrastrukturních staveb. Dalším slibným směrem výzkumu se jeví analýza vyjednávání o směřování investic, a to jak oborově, tak především územně a z hlediska sledovaných účelů a neposlední řadě politických záměrů s ním spojených.

POUŽITÉ ZDROJE

Prameny

Archivní prameny

Národní archiv

Generální ředitelství pro stavbu vodních cest

Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe

Ministerstvo veřejných prací

Ministerstvo železnic I

Nejvyšší účetní kontrolní úřad

Policejní ředitelství Praha II – evidence obyvatel

Prezidium zemské komise pro úpravu řek v Čechách

Zemský úřad Praha – oddělení silnic a mostů

Zemský úřad Praha – vodohospodářské záležitosti

Dobové publikace

Compass. Finanční ročenka 1934. Praha 1934.

Compass. Průmyslová ročenka 1936. Praha 1936.

Compass. Finanční ročenka 1937. Personenverzeichnis. Wien 1937.

Deset let Československé republiky, sv. 2, Praha 1928.

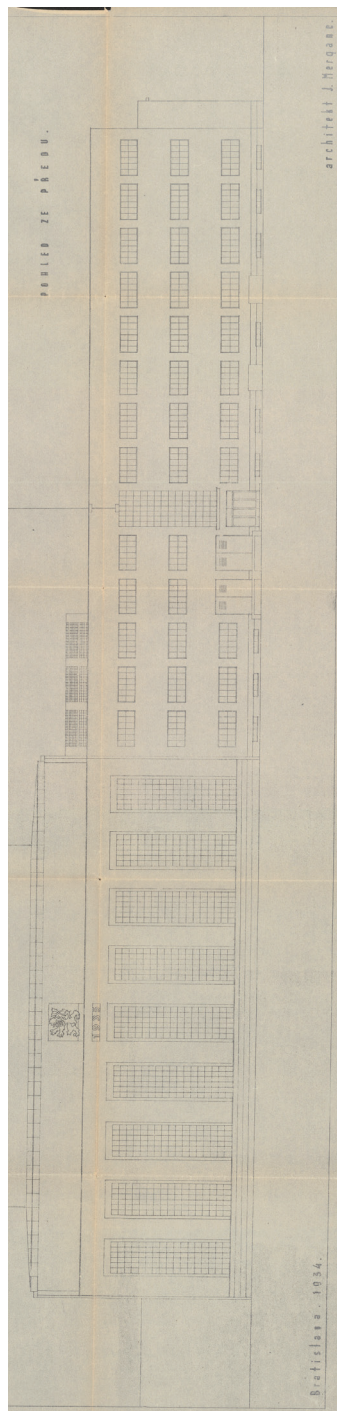
HABRMANN, Gustav (red.): *Ministerstvo veřejných prací – přehled prací za první pětiletí republiky*. Praha 1923.
Statistická příručka Republiky československé III. Praha 1928.
Statistická ročenka republiky Československé 1934. Praha 1934.
Statistická ročenka republiky Československé 1937. Praha 1937.
Statistická ročenka republiky Československé 1938. Praha 1938.

Literatura

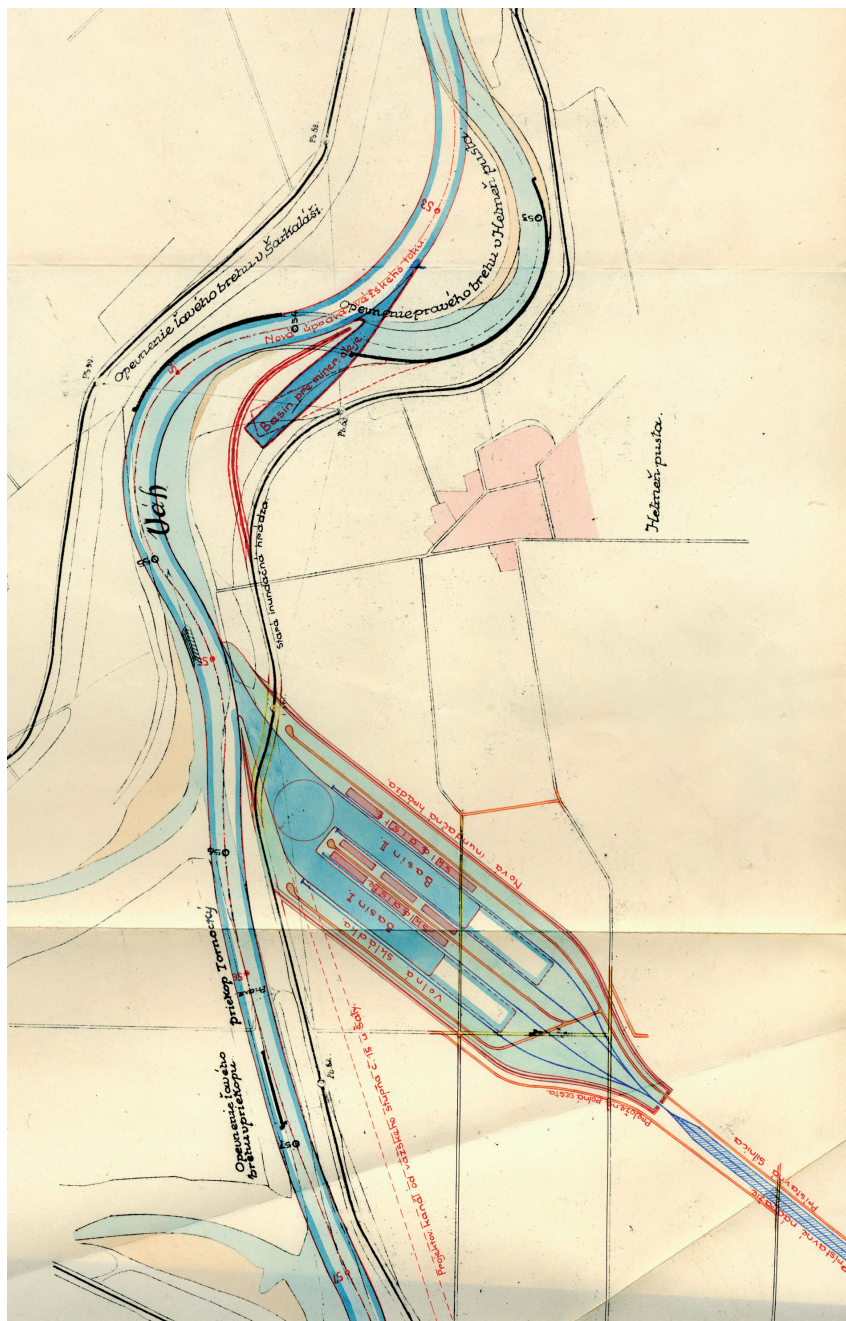
- ADÁMEK, Libor: *Seč 1920–1936. Výstavba jedné přehrady*. Chrudim 2021.
- BACHINGER, Karl – HEMETSBERGER-KOLLER, Hildegard – MATTIS, Herbert: *Grundriss der Österreichischen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte von 1848 bis zur Gegenwart*. 2. Auflage. Wien 1987.
- DRÁBEK, Jakub – TÓTH, Andrej – SKŘIVAN, Aleš: *Cukrovarnický průmysl jako opomíjený aktér mezinárodního obchodu v meziválečném období*. České Budějovice 2017.
- DVOŘÁK, Jiří: Problémy jihočeské infrastruktury v době meziválečné 1918–1938. In: EFMERTOVÁ, Marcela a kol.: *Republika v pohybu*. Praha 2022, s. 361–384.
- DVOŘÁK, Jiří: NSJ Praha a specifika agrární politiky v jižních Čechách v jeho práci. In: HARNA, Josef – RAŠTICOVÁ, Blanka (eds.): *Regionální zvláštnosti politiky agrární strany v období první Československé republiky. Studie Slovákého muzea Uherské Hradiště 17/2012*. Uherské Hradiště 2012, s. 127–134.
- EFMERTOVÁ, Marcela: *Elektrotechnika v českých zemích a v Československu do poloviny 20. století. Studie k vývoji elektrotechnických oborů*. Praha 1999.
- GAZDÍKOVÁ, Alena: Vodohospodárske úpravy krajiny v hospodárskej súvislosti. In: FUKASOVÁ, Daniela – FIALOVÁ, Alena (eds.): *Kapitoly z dejín hospodárskeho vývinu Slovenska v medzivojnovom období (1918–1939)*. Bratislava 2011, s. 138–146.
- HALLON, Ludovít: *Industrializácia Slovenska 1918–1938. Rozvoj alebo úpadok?* Bratislava 1995.
- HALLON, Ludovít: Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy v riešení dopravného problému Slovenska 1918–1938. In: EFMERTOVÁ, Marcela a kol.: *Republika v pohybu*. Praha 2022, s. 167–200.
- HANULA, Matej: Hlavné aspekty politickej orientácie slovenských agrárnikov ich miesto v celštátnej republikánskej strane. In: HARNA Josef – RAŠTICOVÁ, Blanka (eds.): *Agrárni strana a její zájmové, družstevní a peněžní organizace. Studie Slovákého muzea Uherské Hradiště 15/2010*. Uherské Hradiště 2010, s. 23–34.

- HLAVAČKA, Milan a kol.: *České země v 19. století. Proměny společnosti v moderní době*, díl I. Praha 2016.
- JAKUBEC, Ivan: *Vývoj československých a německých drah 1929–1937*. Nakladatelství Karolinum, Praha 1991 (Acta Universitatis Carolinae, Philosophica et Historica, Monographia, sv. 139/1991).
- JAKUBEC, Ivan – JINDRA, Zdeněk: *Hospodářský vzestup českých zemí od poloviny 18. století do konce monarchie*. Praha 2015
- KOLÁŘ, Ondřej: Myšlenky jihočeského regionalismu jako součást ideologie agrární strany v období první a druhé Československé republiky. In: HARNA, Josef – RAŠTICOVÁ, Blanka (eds.): *Regionální zvláštnosti politiky agrární strany v období první Československé republiky*, Studie Slovákého muzea Uherské Hradiště 17/2012. Uherské Hradiště 2012, s. 117–124.
- KUBÁČEK, Jiří: *Dejiny železnic na území Slovenska*, 3. doplnené vydanie. Bratislava 2013.
- KUBŮ, Eduard – PÁTEK, Jaroslav a kol.: *Mýtus a realita hospodářské vyspělosti Československa mezi světovými válkami*. Praha 2000.
- KUBŮ, Eduard – SOUKUP, Jindřich – ŠOUŠA, Jiří (eds.): *Fenomén hospodářské krize v českých zemích 19. až počátku 21. století. Cyklický vývoj ekonomiky v procesu graduující globalizace*. Praha 2015.
- LACINA, Vlastislav: *Velká hospodářská krize v Československu 1929–1934*. Praha 1984.
- MIKEŠ, Jan: *Elektrifikace Československa do roku 1938*. Disertační práce. Praha 2016, dostupné z: <https://dspace.cuni.cz/handle/20.500.11956/83800?show=full> (17. 2. 2024).
- PRŮCHA, Václav a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa*, 1. díl. Brno 2004.
- RÁKOSNÍK, Jakub: *Odvrácená tvář meziválečné prosperity. Nezaměstnanost v Československu v letech 1918–1938*. Praha 2008
- SABOL, Miroslav: *Elektrifikácia v hospodárskom a spoločenskom živote Slovenska 1938–1948*. Bratislava 2010.
- SABOL, Miroslav – ĎURČO, Michal – HALLON, Ľudovít: *Automobilizmus na Slovensku v prvej polovici 20. storočia*. Praha 2022.
- Studie o technice v českých zemích 1800–1918 III*. Praha 1985.
- Studie o technice v českých zemích 1800–1918 IV*. Praha 1986
- Studie o technice v českých zemích V., 1918–1945*, 1. část, Národní technické muzeum, Praha 1995
- Studie o technice v českých zemích VI., 1918–1945*, 2. část. Praha 1995.
- URBAN, Otto: *Kapitalismus a česká společnost*. 2. vydání. Praha 2003.

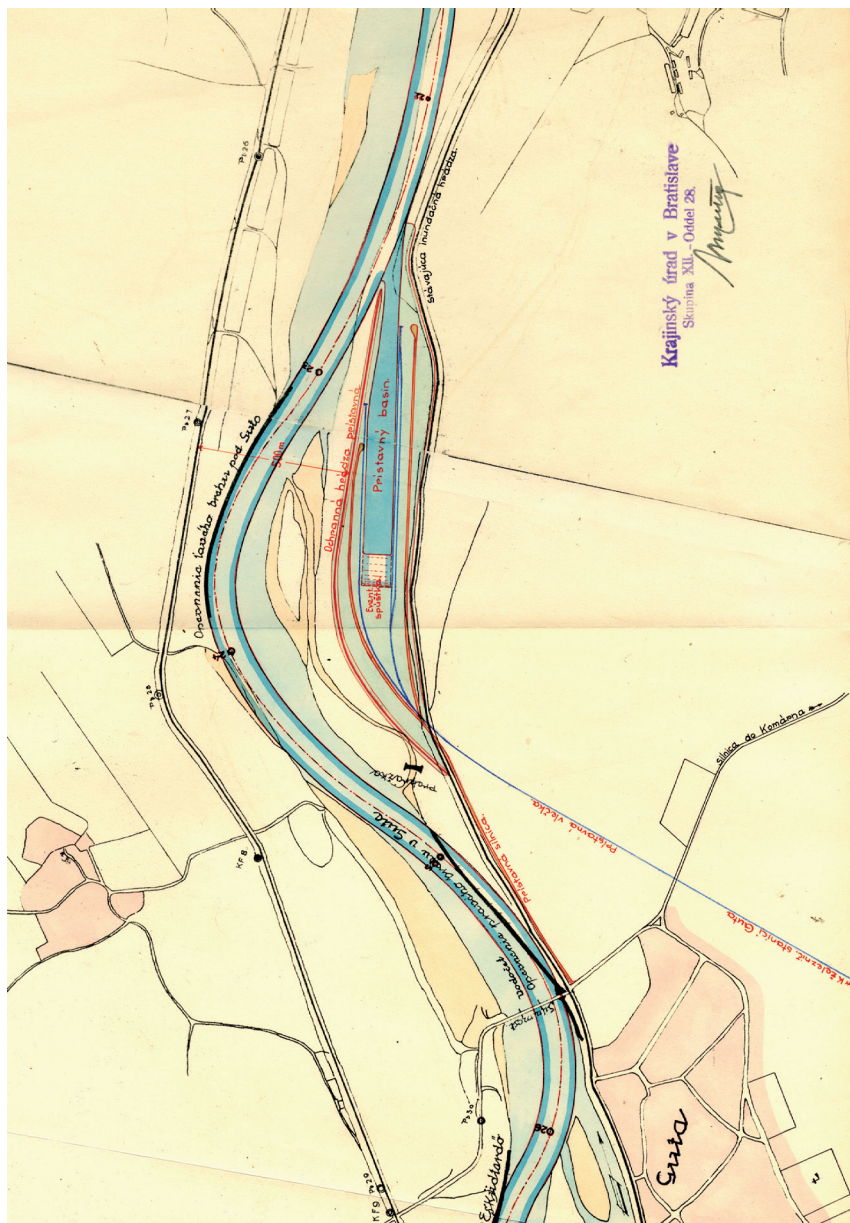
WANDRUSZKA, Adam – URBANITSCH, Peter (hrsg.): *Die Habsburgermonarchie, 1848–1918. Im Auftrag der Kommission für die Geschichte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (1848–1918). Band 1. Die wirtschaftliche Entwicklung.* Wien 1973



Dobová kopie (z r. 1935) náčrtu přední strany budovy vodní elektrárny v Ladčích vytvořeného Jindřichem Mergancem v Bratislavě v roce 1934 (výřez obsahující náčrty dalších stran budovy). NA, MVP, sign. 65, kart. 351 „Zadávací zápis o provedení remeselných prác strojovne s firmou Eduard Jančík.“



Povšechný plán (1:10 000) zamýšleného prístavu u Šally a rozsáhlých úprav koryta Váhu (výřez). Z plánu je zreteľné vysoce kapacitní napojení prístavu na železnici. NA, MVP, sign. 55, kar. 286, spisová složka MVP, zn. 55, zákł. č. 346, spis čj. 217036/28 ai 1936.



Povšechný plán (1:10 000) zamýšleného prístavu v Gute, dnes Kolárovo (výřez). Plán ukazuje vysoce kapacitní napojení prístavu na železnici a zamýšlenou silniční síť. NA, MVP, sign. 55, kar. 286, spisová složka MVP, zn. 55, zdl. č. 346, spis čj. 217036/28 ai 1936.

