

MIROSLAV SABOL, MICHAL ĎURČO,
ĽUDOVÍT HALLON

AUTOMOBILIZMUS NA SLOVENSKU V PRVEJ POLOVICI 20. STOROČIA

KAROLINUM



Automobilizmus na Slovensku v prvej polovici 20. storočia

Miroslav Sabol, Michal Ďurčo, Ľudovít Hallon

Recenzovali:

prof. PhDr. Peter Mičko, Ph.D.

PhDr. Pavel Dufek, Ph.D.

Obálka: Automobilistka sa pokúša nájsť s pomocou mapy správnu cestu
pre svoju Tatra 57.

Zdroj: Mapa o stavu vozovok čsl. silnic, I. díl, Země Česká a Moravskoslezská, 1938.

Kniha byla vydána za finanční podpory Ministerstva kultury ČR v rámci projektu NAKI II České století motorismu (DG18Po20VV51), který v letech 2018–2022 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy, Národní technické muzeum a Technické muzeum v Brně.

Vydala Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum
Praha 2022

Redakce Martin Lukáč
Grafická úprava Jan Šerých
Sazba DTP Nakladatelství Karolinum
První vydání

© Univerzita Karlova, 2022

© Miroslav Sabol, Michal Ďurčo, Ľudovít Hallon, 2022

ISBN 978-80-246-5441-6

ISBN 978-80-246-5482-9 (pdf)



Univerzita Karlova
Nakladatelství Karolinum

www.karolinum.cz
ebooks@karolinum.cz

OBSAH

Úvod	7
<hr/>	
Hospodárstvo Slovenska v prvej polovici 20. storočia	10
Stav hospodárstva pred rokom 1918	10
Hospodárstvo v medzivojnovom období	11
Hospodársky vývoj v rokoch 1939 – 1945	18
Hospodárstvo v prechodnom období 1945 – 1948	23
<hr/>	
Automobilizmus do roku 1918	28
<hr/>	
Automobilizmus v medzivojnovom období	47
Automobilizmus v 20. rokoch	47
Automobil rozhoduje. „Udělat z cest silnice“	70
Šoférovať podľa pravidiel	73
Jazdiť len tak na výlet	77
Cestná sieť v 30. rokoch	81
<hr/>	
Vybrané segmenty vývoja automobilizmu 1939 – 1950	89
Rozvoj cestnej siete v rokoch 1939 – 1945	89
Motoristická legislatíva a dopravné značky	102
Regulácia automobilovej dopravy	104
Unifikácia motoristickej legislatívy po roku 1945	114
Rozvoj motorizácie	115
Slovenský autoklub	121
Výroba, továrenské značky a ceny automobilov	123
Kríza v zásobovaní pohonnými látkami a pneumatikami, alternatívne pohony	130
Bezpečnosť, nehodovosť a prevencia	140
Autoškoly	145
Poznávacie značky motorových vozidiel	147
<hr/>	
Záver	151
Pramene a literatúra	154
Summary	162
Obrazová príloha	165

ÚVOD

V slovenskej spoločnosti je nástup automobilizmu spájaný až s druhou polovicou 20. storočia, keď na pozadí rozvoja industrializácie a postupného zvyšovania životnej úrovne začal do širokých vrstiev obyvateľstva prenikať osobný automobil. Prevažne poľnohospodárske Slovensko prvej polovice 20. storočia so zaostávajúcím priemyslom a infraštruktúrou je spájané len s vývojom železničnej dopravy a najviac ak s elektrickou koľajovou dopravou v dvoch najväčších mestách. Prví nadšenci automobilizmu, najmä z radov šľachty, však podobne ako v iných európskych krajinách bahnité a kamenisté cesty na dnešnom území Slovenska brádzili už pred prvou svetovou vojnou. Po vzniku Československa v roku 1918 nastal síce pomalý, ale nezvratný proces budovania cestnej siete s pevným povrchom, ktorý je kľúčovým predpokladom nástupu motorovej cestnej dopravy. Uvedený trend úspešne pokračoval aj po roku 1939 a bol nakrátko prerušený len vplyvom prechodu frontu druhej svetovej vojny. Vývoj automobilizmu na území Slovenska pred rokom 1950 v porovnaní s najvyspelejšími krajinami západnej Európy a zámoria, ako aj v porovnaní s českými krajinami, výrazne zaostával, ale vzhľadom na pomery v ďalších štátoch strednej a juhovýchodnej Európy predstavoval lepší priemer. V 30. rokoch 20. storočia už nákladná a čiastočne aj osobná cestná motorová doprava začala v podmienkach Slovenska konkurovať železničnej doprave. Svedčila o tom skutočnosť, že správa železníc vyvíjala veľké úsilie udržať automobilovú dopravu pod kontrolou. Zároveň s automobilizmom sa formovala motoristická legislatíva s pravidlami cestnej premávky, ako aj nová osobitná infraštruktúra na zabezpečenie potrieb automobilizmu s autoopravovňami, predajňami áut, sieťou čerpacích staníc, osobitným dopravným značením, autoškolami, automobilovými výstavami – autosalónmi a neskôr aj základmi automobilového priemyslu. Automobilizmus prinášal takisto nové formy životného štýlu, estetického vnímania, nové formy organizačných aktivít a spolkového života (autokluby, automobilové preteky). Všetky uvedené atribúty dejín automobilizmu sa v podmienkach Slovenska prejavili už do konca 40. rokov 20. storočia.

Slovenskí historici hospodárstva a techniky boli v rámci svojho výskumu už dávnejšie oboznámení so skutočnosťou, že automobilizmus na území Slovenska už v prvej polovici 20. storočia zažil určitý rozmach, prešiel prvými fázami vývoja a dospel do štádia, ktoré zodpovedalo pomerom dosiahnutým

v ďalších krajinách strednej a juhovýchodnej Európy na podobnom stupni sociálno-ekonomického rozvoja. Problematika automobilizmu a širších súvislostí rozvoja motorovej cestnej dopravy na Slovensku do roka 1950 sa preto stala objektom výskumu, analýz a hodnotení viacerých syntéz hospodárskych dejín a najmä dejín dopravy 20. storočia. V prácach uvedeného charakteru však autori venovali hlavnú pozornosť železničnej doprave, ktorá v prvých desaťročiach 20. storočia mala pre hospodárstvo na území Slovenska existenčný význam. Štúdie a monografie osobitne zamerané na dejiny cestnej motorovej dopravy a špeciálne na automobilizmus v slovenskej historiografii dlhodobo chýbali. Prvou monografickou prácou monotematicky orientovanou na problematiku automobilizmu bola dizertácia mladého historika Mikuláša Jančuru z Katedry histórie Filozofickej fakulty UPJŠ v Košiciach z roku 2013, prinášajúca celkový obraz vývoja automobilizmu v podmienkach Slovenska medzivojnového obdobia a osobitne pojednávajúca o organizačných aktivitách motoristov v uvedenom období. Dizertácia vyšla knižne v roku 2017 pod názvom *Osobný automobilizmus na Slovensku v medzivojnovom období*. M. Jančura a jeho kolegyňa z Katedry histórie FF UPJŠ v Košiciach Katarína Hromuláková sú taktiež autormi niekoľkých čiastkových prác o začiatkoch automobilizmu na Slovensku, napríklad Jančura, Mikuláš – Hromuláková, Katarína. *Automobilizmus a šľachta na Slovensku: Prípady baróna Wielanda z Markušoviec*, in: *Kultúrne dejiny / Cultural history* 1, č. 10 (2019), s. 52-72. Ďalším významným krokom vo formovaní historiografie dejín automobilizmu na Slovensku do roku 1950 bola dizertačná práca bývalého doktoranda Oddelenia dejín vied a techniky Historického ústavu SAV (ODVT HÚ SAV) v Bratislave Michala Ďurča o rozvoji cestnej siete Slovenska v medzivojnovom období z roku 2019, ktorú knižne uverejnilo vydavateľstvo Veda v roku 2020 pod názvom *Cesty a diaľnice na Slovensku v medzivojnovom období*.

Nová kapitola výskumu dejín cestnej motorovej dopravy a automobilizmu na Slovensku v 20. storočí a osobitne v jeho prvej polovici sa začala odvíjať vstupom troch slovenských historikov hospodárstva a techniky z ODVT HÚ SAV, a to už spomínaného M. Ďurča, ako aj Miroslava Sabola a Ludovíta Hallona, do projektu pod názvom *České stololetí motorizmu*, riešeného v rámci vedecko-výskumného programu Ministerstva kultúry Českej republiky NAKI II v rokoch 2018 – 2022. Uvedená trojica slovenských účastníkov sa podieľala na rôznych aktivitách sledovaného projektu, ktorých súčasťou bolo aj publikovanie štúdií na čiastkové témy zo skúmanej problematiky. Konkrétne v roku 2019 uverejnili autori L. Hallon a M. Sabol štúdiu o kultúrnych súvislostiach automobilizmu na Slovensku v medzivojnových rokoch pod názvom: *Téma automobilizmu v tvorbe Kremnickej mincovne v medzivojnovom období*, in: *České stololetí motorizmu I: kulturní roviny českého motorizmu*. Praha 2019, s. 75-91 a v roku 2020 táto dvojica autorov publikovala štúdiu venovanú životnému štýlu motoristov s názvom *Automobilizmus a voľnočasové*

aktivity v medzivojnových rokoch na Slovensku, in: *České století motorismu II: motorismus jako prostředek volného času*, Brno 2020, s. 203-220. Celá trojica uvedených historikov M. Ďurčo, L. Hallon, M. Sabol uverejnila v roku 2021 štúdiu k problematike vývoja technológie cestného stavitelstva na tému *Technika a technológia výstavby ciest v prvej ČSR*, in: *České století motorismu III.: technická stránka motorismu*, Praha 2021, s. 5-18. M. Sabol a M. Ďurčo rozvíjali tému motorovej cestnej dopravy v rámci sledovaného projektu aj individuálnymi prácami, napríklad: Miroslav Sabol: *Počiatky mototuristiky na Slovensku v prvej polovici 20. storočia*, in: *Historická sociologie*, 12 č. 1 (2020), s. 131-145; Michal Ďurčo: *Cestopis Jaroslava Proška z roku 1929 vo vzťahu k rozvoju individuálnej autoturistiky na Slovensku v medzivojnovom období*, in: *České století motorismu I: kulturní roviny českého motorismu*. Praha 2019, s. 148-161. Výskum trojice historikov M. Sabola, M. Ďurča a L. Hallona na tému vývoja motorovej cestnej dopravy a automobilizmu v rámci projektu *České století motorismu* vyvrcholil pokusom o syntézu dejín automobilizmu na Slovensku v prvej polovici 20. storočia, ktorú formou nasledujúcej monografie predkladajú čitateľom.

HOSPODÁRSTVO SLOVENSKA V PRVEJ POLOVICI 20. STOROČIA

STAV HOSPODÁRSTVA PRED ROKOM 1918

Do roka 1918 tvorilo územie dnešného Slovenska pevnú súčasť Uhorska v rámci habsburskej monarchie. Po rakúsko-uhorskom vyrovnaní v roku 1867 sa vo východnej časti monarchie podstatne urýchlil nástup prvej a následne aj druhej fázy priemyselnej revolúcie. Zvýšenie tempa industrializácie na prelome 19. a 20. storočia bolo do značnej miery výsledkom podpory uhorskej vlády. Na podklade tzv. priemyselných zákonov z rokov 1881 až 1907 mali priemyselné podniky možnosť získať úľavy na daniach a rôznych poplatkoch, výhodné železničné tarify a za špecifických podmienok aj priame finančné subvencie. Priemysel sa takisto mohol oprieť o pravidelné štátne objednávky, najmä pre armádu a colné ochrannárske opatrenia. Hlavným zámerom cieľavedomej industrializačnej politiky bolo mobilizovať domáci a prilákať zahraničný kapitál. Napriek oživeniu industrializácie Uhorsko ostávalo prevažne agrárnou krajinou s feudálnymi prežitkami.¹

Slovensko v rámci Uhorska zaznamenávalo od konca 19. storočia vysoké prírastky priemyselnej výroby. V skutočnosti tým len čiastočne zmiernovalo obrovský náskok vyspelých západných krajín, ako aj priemyselne rozvinutejšej rakúskej časti monarchie. V roku 1910 pracovalo v priemysle a remeselných závodoch 20,9 % činného obyvateľstva, kým v poľnohospodárstve až 62 %. Na konci roka 1913 dosahovala hodnota priemyselnej produkcie Slovenska s výnimkou baníctva 18,6 % hodnoty celouhorskej výroby. Najvyšší podiel, 53,7 %, mala výroba celulózy a papiera, a textilný priemysel, 33,7 %. Z ostatných odvetví sa viac ako 20 % podieľalo ešte železiarstvo s kovospracujúcim priemyslom, drevársky a kožiarsky priemysel. Osobitné postavenie malo slovenské rudné baníctvo a ťažba magnezitu. Slovensko patrilo k priemyselne najrozvinutejším oblastiam Uhorska, ale v niektorých odvetviach zaostávalo, najmä v strojárstve, kde podiel dosiahol iba 4 %.²

1 Leonard Bianchi: Zákonodarstvo a vývoj priemyslu v Uhorsku za dualizmu (1867 – 1918), in: *Právněhistorické studie* 17, č. 1 (1973), s. 113-144.

2 *Magyar statisztikai közlemények* (1913), zv. 48, tab. 2; Peter Zatzko: *Industrializačná politika Maďarska a jej výsledky*, Bratislava 1930, s. 28-32; Jozef Faltus. Vývoj kapitalistickej industrializácie Slovenska a jej problémy, in: *Historický časopis* 31, č. 3 (1983), s. 544-558; Jozef Faltus - Václav Průcha. *Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918 – 1945*, Bratislava 1969, s. 14-15; Pozri tiež: Dušan Kováč a kol.: *Slovensko v 20. storočí. Na začiatku storočia 1901 – 1914*, Bratislava 2004.

Zároveň s rozvojom priemyslu a obchodu v Uhorsku v postupovala základateľská vlna v peňažníctve, reprezentovaná najmä akciovými bankami. Najvýznamnejšie vznikli v súvislosti s aktivitami rakúskych veľkobánk, prepojených so západným finančným kapitálom. Uhorské banky kľúčového významu mali sídlo v Budapešti a prostredníctvom siete filiálok a afilácií postupne ovládli úverovú sústavu celej krajiny vrátane dnešného územia Slovenska. Od konca 19. storočia sa v peňažníctve a čiastočne aj v podnikovej sfére aktivizoval slovenský kapitál. Jeho podiel na akciovom kapitále uhorského bankovníctva však dosiahol maximálne 1 %.³

V oblasti rozvoja infraštruktúry bolo pred rokom 1918 možné hovoriť o úspechoch len v prípade výstavby železníc. Dĺžka železničnej siete na Slovensku už v roku 1915 dosahovala 89 % dĺžky železníc na konci 90. rokov 20. storočia. Do pokročilejšieho štádia dospelo budovanie telegrafných sietí a na vzostupe bola telefonizácia. Na Slovensku však veľmi zaostával vývoj cestnej siete. Elektrifikácia sa nachádzala v ranej, tzv. lokálnej fáze rozvoja. Do vzniku ČSR sa podarilo elektrifikovať 2,2 % z celkového počtu sídiel na Slovensku.⁴ Dosiahnutá úroveň poľnohospodárstva zodpovedala nízkemu stupňu rozvoja industrializácie. Čiastočný hospodársky a technický rozvoj pred rokom 1918 znamenali poľnohospodárske závody v nížinných regiónoch západného a južného Slovenska. V podhorských oblastiach stredného a východného Slovenska však ešte prežíval stredoveký trojpoľný systém obrábania pôdy. Charakteristický bol rozpor medzi veľkým podielom pôvodne šľachtických majetkov na rozlohe obhospodarovanej pôdy a roztrieštenosťou pôdy medzi drobné poľnohospodárske závody. Podľa štatistík z rokov 1895 a 1910 pripadalo na latifundiá s výmerou nad 575 ha okolo 30 % obhospodarovanej pôdy. Vlastníci latifundií pritom tvorili len asi 0,1 % celkového počtu majiteľov pôdy. V rukách drobných roľníkov s hospodárstvami do 5,7 ha, ktorí tvorili približne 70 % počtu majiteľov, sa nachádzalo len okolo 10 % výmery ornej pôdy, lesov a pasienkov.⁵

HOSPODÁRSTVO V MEDZIVOJNOVOM OBDOBÍ

Rozpad habsburskej monarchie a vznik Československa v roku 1918 znamenal pre Slovákov záchranu národnej identity. Zánik Rakúsko - Uhorska

- 3 Štefan Horváth - Ján Valach: *Peňažníctvo na Slovensku do roka 1918*, Bratislava 1975, s. 91-97; Mikuláš Písch: Konkurenčný boj maďarských vládnucich tried a slovenskej buržoázie o ovládnutie slovenského národného trhu v rokoch 1900 - 1918, in: *Zborník FFUK-Historica 11* (1960), s. 113-137.
- 4 Ludovít Hallon: *Technika na Slovensku v rokoch 1918 - 1945*, in: Ján Tibenský - Ondrej Pöss - Miroslav Morovics. *Priekopníci vedy a techniky na Slovensku III. diel*, Bratislava 1999, s. 323-324.
- 5 Katarína Vadkertyová: *Polnohospodárstvo na Slovensku v rokoch 1900 - 1914*, in: *Historický časopis 23*, č. 3 (1975), s. 417-440; Pozri tiež: Roman Holec: *Polnohospodárstvo na Slovensku v poslednej tretine 19. storočia*, Bratislava 1991.

však po hospodárskej stránke priniesol rozklad jednotného trhu monarchie, narušenie infraštruktúry a zložité formovanie ekonomických priestorov nových stredoeurópskych krajín. Prevažne agrárne územie Slovenska, predstavujúce región industriálne zaostávajúceho Uhorska, vytvorilo nový ekonomický priestor s českými krajinami, ktoré prevzali najväčší podiel priemyselnej výroby podstatne rozvinutejšej rakúskej časti monarchie. Podiel Slovenska na priemyselnom potenciáli nového štátu sa podľa štatistík z roka 1910 odhadoval na 8 %. Akciový kapitál slovenských peňažných ústavov tvoril asi 6 % hodnoty kapitálu v peňažníctve ČSR. Poľnohospodárstvo Slovenska malo v ekonomike nového štátu významnejšiu pozíciu než jeho priemysel, najmä vďaka produktívnym oblastiam na juhozápadnom a južnom Slovensku. České krajiny boli závislé na dovoze potravín, čo otváralo nové možnosti pre poľnohospodárstvo východnej časti štátu. Súdiac podľa úrod hlavných plodín a stavov hospodárskych zvierat v prvej polovici 20. rokov sa podiel Slovenska na agrárnej produkcii ČSR pohyboval okolo jednej štvrtiny. V technickej úrovni a produktivite však poľnohospodárstvo Slovenska za českými krajinami zaostávalo. Výnimku tvorili veľkostatky v najúrodnejších oblastiach.⁶

Hranice nástupníckych štátov odrezali podnikovú sféru Slovenska od hlavných odbytísk v bývalom Uhorsku. Veľké centralizované závody železiarstva, chemickej a textilnej výroby, potravinárstva a ďalších odvetví boli pritom závislé na trhoch mimo územia Slovenska. Po zániku Uhorska stratili aj daňové, tarifné, úverové a iné výhody poskytované vládou a tiež lukratívne štátne objednávky. V zmenšenom ekonomickom priestore ČSR narážali na konkurenciu omnoho vyspelejšieho priemyslu českých krajín, ktorý tiež musel riešiť otázku straty odbytísk. Ako jeden z najväčších problémov sa ukázal rozpad infraštruktúry, najmä narušenie železničnej siete, ktorá predstavovala jediný rozvinutejší segment dopravného systému Slovenska. Hlavné železničné ťahy smerujúce od severu na juh do Budapešti pretahala hranica s Maďarskom. Celú sieť bolo treba prebudovať smerom na západ do českých krajín a na západné trhy. Podobná situácia bola aj v rozvoji veľmi zaostalej cestnej siete. Peňažníctvo stratilo spojenie s bankovými centrálnymi v Budapešti, čo spôsobilo zúženie, či dokonca zastavenie kapitálových tokov. Kľúčové podniky ostali bez kapitálového zázemia.

Vplyv celého súboru negatívnych faktorov, sprevádzajúcich vývoj slovenského hospodárstva po vzniku ČSR, bol spočiatku tlmený krátkou povojnovou konjunktúrou 1920 – 1921 v podmienkach všeobecného nedostatku a vysokého dopytu. Na Slovensku mala pomerne úspešné výsledky. Vzniklo

6 Jozef Faltus – Václav Průcha: Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918 – 1945, s. 15–27; Václav Průcha a kol.: *Hospodárske a sociálne dejiny Československa 1918 – 1992, I. díl, Období 1918 – 1945*, Brno 2004, s. 41–48.

129 nových akciových spoločností a v peňažníctve nastala expanzia národne slovenského kapitálu (Tatra banka, Slovenská banka, Americko-slovenská banka). Národne slovenské banky zvýšili v rokoch 1918 – 1921 akciový kapitál devätnásobne a rozšírili podnikateľské aktivity v rôznych odvetviach. Ceny však rýchlo rástli a nastúpila inflácia, aj keď porovnaní s okolitými štátmi mala podstatne miernejší priebeh. Nové a rekonštruované závody museli nakupovať suroviny a materiály za vysoké ceny, alebo sa k nim vôbec nedostali. Ďalším fenoménom konjunktúry bola expanzia koncernov a bánk českých krajín, napojených na západný dohodový kapitál, do podnikovej sféry a peňažníctva Slovenska za pomoci hospodárskej legislatívy nového štátu (nostrifikačný zákon z roku 1919). Banky a koncerny českých krajín (Živnobanka, Česká eskomptná banka, Moravská priemyselná a agrárna banka, Vítkovické banké a hutnícke ťažiarstvo, Banská a hutnícka spoločnosť atď.) prevzali na Slovensku úlohu budapeštianskych veľkobánk a uhorských koncernov. Vo svetovom meradle však už roku 1920 vystriedala povojnovú konjunktúru obnovy a rekonštrukcie hospodárska kríza, vyrovnávajúca disproporcie vojnového hospodárstva aj povojnovej obnovy a hyperinflácie.⁷

Do ČSR a najmä na Slovensko, kde rekonštrukcia trvala dlhšie, dorazila kríza až v druhej polovici roka 1921 a pôsobila do roka 1923. Aj na Slovensku odstraňovala disproporcie z predchádzajúcich období. Krízový pokles priemyselnej výroby v porovnaní s rokom 1920 dosiahol 30 %, čo bolo viac než priemer v medzinárodnom meradle, dosahujúci 20 %. V nástupníckych štátoch Rakúsko-Uhorska a osobitne na Slovensku však mala povojnová kríza aj podstatne vážnejšie vedľajšie znaky ďalekosiahleho významu. Na území bývalej monarchie totiž odhalila negatívne aspekty rozpadu spoločného trhu a v plnom meradle spustila ich vplyv. Významné závody, ktoré po roku 1918 stratili odbyťiská a kapitálové spojenia, sa v podmienkach krízy dostali do patovej situácie a zanikali po desiatkach. V bohato rozvetvenom hospodárstve, aké mali české krajiny, sa uvedené straty prejavili iba čiastočne. V málo rozvinutej ekonomike Slovenska však zánik jedného veľkého podniku mal dlhodobý vplyv na sociálno-ekonomický vývoj celého regiónu. Okrem straty odbyťisk bola podniková sféra Slovenska postihnutá aj podstatným zhoršením výrobných podmienok, najmä v doprave. Narušenie železničnej siete a vysoké tarify z dôvodu veľkého podielu súkromných železničných tratí spôsobili, že mnohé slovenské podniky, najmä v určitých regiónoch, mali podstatne vyššie dopravné náklady než podniky rovnakého druhu v českých krajinách a stratili konkurencieschopnosť. Hospodárska kríza a problémy vo výrobnej sfére zastavili kapitálovú expanziu z českých krajín na Slovensko.

7 Jaroslav Skorkovský: *Banky a peňažné ústavy na Slovensku a Podkarpatskej Rusi*, Bratislava 1923; Andrýs Miroslav: Zoznam emisnej činnosti na Slovensku 1920 – 1921, in: *Prúdy* 6, č. 4 (1922), s. 267-273; Akce tzv. nostrifikační, in: *Deset let Československé republiky*, zv. 2, Praha 1928, s. 147.

Banky a koncerny českých krajín prevzali iba lukratívne podniky s väčšou perspektívou, ktoré sa ešte oplatilo kapitálovo sanovať. Mnohé ďalšie ostali bez kapitálového krytia a zanikali. Uvedené tendencie postihli väčšinu priemyselných odvetví. Najťažšia situácia však bola v pomerne rozvinutom železiarstve, o ktoré kapitálové centrály na území Maďarska stratili záujem a s koncernami českých krajín sa dohodli na ich likvidácii za odstúpné. Z ďalších odvetví bol postihnutý chemický priemysel, textilný a sklársky priemysel, potravinárstvo aj zaostávajúce strojárstvo. V rokoch 1922 - 1924 sa kríza v ČSR preniesla z výrobnjej do úverovej sféry. Na Slovensku mali najväčšie ťažkosti národne slovenské banky, ktoré počas konjunktúry vo veľkom a často neuvážene investovali do podnikovej sféry a spájali sa s inonárodnými bankami. Úverovú sústavu ČSR zachránila pred istým kolapsom sanačná akcia štátu na podklade zákonov z roka 1924.⁸

V rokoch 1924 - 1929 zaznamenala ekonomika ČSR na pozadí celosvetového hospodárskeho rozmachu pomerne úspešnú konjunktúru. Jej výsledkom bol asi 40 % rast priemyselnej výroby. Rozvíjali sa najmä progresívne odvetvia ako elektrotechnika, výroba automobilov, lietadiel, pásová výroba obuvi a konfekcie atď.⁹ Priemyselný rozvoj sa však týkal predovšetkým českých krajín. Podniková sféra Slovenska po veľkých stratách v povojnovom období prešla zložitým procesom štrukturálnych zmien. Rast výroby nastal iba v odvetviach, ktoré našli v zmenených podmienkach domáceho a medzinárodného trhu nové odbytká a kapitálové zázemie (celulózo-papierenský priemysel, drevárstvo, cementárne, gumárstvo, magnezitky, elektrotechnický, petrochemický a polygrafický priemysel, niektoré segmenty potravinárstva) alebo dostali podporu v hospodárskej politike ČSR (elektrárstvo). Ďalšie len dokázali obnoviť predvojnové kapacity a objem výroby (baníctvo, textilný priemysel, potravinárstvo ako celok) a niektoré zostali pod úrovňou predvojnovjej výroby (železiarstvo, chemický priemysel, sklárstvo). S výnimkou elektrotechniky, gumárstva a výroby plastov (Továreň na káble, Gumon a Matador v Bratislave) chýbali progresívne odvetvia. Celkový objem priemyselnej výroby preto do konca 20. rokov len dosiahol alebo o málo prekročil predvojnovú úroveň z roka 1913. Výsledným efektom bola stagnácia industrializačného procesu. Prispel k tomu pomalý postup rekonštrukcie infraštruktúry, najmä železníc a cestnej siete a pomalé odstraňovanie ďalších nevýhodných aspektov výrobných podmienok na Slovensku. Pretrvával tzv. dopravný problém Slovenska. Na železniciach mali uskutočniť prestavbu, poštátnenie v záujme zníženia taríf a celkovú tarifnú reformu. Vývoj vo všet-

8 K vývoju povojnovej krízy pozri bližšie: Jozef Faltus: *Povojnová hospodárska kríza v Československu*, Bratislava 1966; Milan Strhan: *Kríza priemyslu na Slovensku v rokoch 1921 - 1923*, Bratislava 1960.

9 Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918 - 1992*, I. díl, s. 148-164.

kých uvedených smeroch zaostával. Rýchlejšie postupovala iba elektrifikácia a čiastočne aj rozvoj telekomunikácií (telefón, ďalekopis, rozhlas).¹⁰

Celkovo priaznivejšiu pozíciu malo v 20. rokoch slovenské poľnohospodárstvo. Po zániku Uhorska a vytvorení hranice s Maďarskom získalo odbyťiská maďarských producentov v českých krajinách. Bolo navyše chránené colnými bariérami, ktoré uzákonomili vládne kruhy ČSR, ovládané agrárnou stranou. Tieto priaznivé faktory sa odrazili najmä v rastlinnej výrobe. České krajiny sa stali hlavným odbyťiskom aj pre chovateľov dobytka a ošípaných. V živočíšnej výrobe však prevládala tendencia k stagnácii. Pozemková reforma ČSR na podklade zákonov z rokov 1919 – 1920 odstránila najväčšie disproporcie v skladbe poľnohospodárskych závodov, predovšetkým zánikom šľachtických a cirkevných latifundií. Štát formou núteného výkupu rozdelil medzi 187 tisíc malých roľníkov a približne 2 tisíce veľkostatkárov spolu 191 tisíc ha poľnohospodárskej pôdy, čo predstavovalo asi 14 % jej celkovej výmery. Zároveň si noví vlastníci rozdelili 897 tisíc ha lesov.¹¹

Napriek uvedeným negatívnym aspektom vývoja hospodárstva počas konjunktúry sa do prelomu 20. a 30. rokov podarilo v ekonomike Slovenska uskutočniť základné štrukturálne zmeny. Nastala konsolidácia, po ktorej sa očakávalo obnovenie celkového ekonomického rastu. Nádeje však zmaril nástup veľkej hospodárskej krízy. V ČSR sa prejavovala len postupne. Najskôr podlomila akciové trhy, ale priemysel bol ešte v roku 1930 zasiahnutý len mierne v niektorých vývozných odvetviach. Celkový objem priemyselnej výroby na Slovensku v roku 1930 sa približne rovnal objemu z roka 1929, keď kulminovala konjunktúra. Slovenské bankovníctvo však zasiahli turbulencie na kapitálových trhoch a už v roku 1930 bolo v patovej situácii, podobne ako bankovníctvo českých krajín. Vládne kruhy museli prijať nový zákon na sanáciu bankovníctva zo štátnych prostriedkov.¹² Podstatne úspešnejšie bolo ľudové peňažníctvo, ktoré sa na Slovensku rozvinulo v medzivojnových rokoch podľa vzoru českých krajín (úverové družstvá, mestské sporiteľne, roľnícke vzájomné pokladnice) a napredovalo aj počas krízy. V rokoch 1931 – 1933 kríza naplno zasiahla priemysel ČSR. Výroba klesla v porovnaní s rokom 1929 o 40 %. V hutníctve a strojárstve o 60 %. Obrat zahraničného obchodu sa v rokoch 1929 – 1933 znížil o 70 %.¹³

10 Ludovít Hallon: *Industrializácia Slovenska 1918 – 1938. Rozvoj alebo úpadok?*, Bratislava 1995, s. 68-87; Ludovít Hallon: Príčiny, priebeh a dôsledky štrukturálnych zmien v hospodárstve medzivojnového Slovenska, in: Valerián Bystrický – Milan Zemko (ed.) *Slovensko v Československu 1918 – 1939*, Bratislava 2004, s. 309-324.

11 *Dvacet let československého zemědělství*, Praha 1938, s. 28-29, 33, 36; *Dvadsať rokov aktívnej práce v prospech zemeľských potrieb Slovenska*, Bratislava 1938, s. 30-35; Jozef Faltus – Václav Průcha. *Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918 – 1945*, s. 133-134, 157, 206.

12 Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918 – 1992*, I. díl, s. 245-256, 270-277.

13 Štefan Horváth – Ján Valach: *Peňažníctvo na Slovensku 1918 – 1945*, s. 123-150; Václav Průcha a kol.: *Hospodářské a sociální dějiny*, s. 270-277. Pozri bližšie: Martin Turóci: *Veľká hospodárska*

K vývoju hospodárskej krízy v priemysle Slovenska máme údaje len o jednotlivých podnikoch a segmentoch výroby. Čiastkové údaje však naznačujú, že po stagnácii priemyselnej výroby v období konjunktúry bol na rozdiel od úspešného konjunkturálneho rastu v českých krajinách aj krízový pokles na Slovensku miernejší než v celoštátnom meradle. Podľa týchto analýz klesla zamestnanosť v priemysle počas rokov 1930 – 1932 o 25 % a počet odpracovaných hodín o 29 %. Kríza opäť najviac postihla železiarstvo. Produkcia železnej rudy klesla na 19 % predkrízovej úrovne. Vážne boli postihnuté vývozné odvetvia, ako textilná a kožiarska výroba, cukrovarníctvo, sklárstvo. Tu pokles dosiahol 40 % až 80 %. Niektoré odbory priemyslu však zasiahlo iba zníženie cien, kým výroba klesla mierne alebo stagnovala. Išlo napríklad o ťažbu hnedého uhlia, soli, ropy, gumárstvo, výroba cementu, celulózy, munície alebo piva.¹⁴

Najvážnejším problémom krízy na Slovensku sa stalo poľnohospodárstvo, ešte stále zamestnávajúce okolo 60 % osôb v produktívnom veku. Agrárna kríza postihla Slovensko aj celú ČSR už v roku 1928. Začala v oblasti rastlinnej výroby, kde vplyvom komplikácií na svetových trhoch vznikla relatívna nadvýroba. V období kulminácie krízy 1931 – 1933 a všeobecného poklesu kúpyschopnosti obyvateľstva sa relatívna nadvýroba preniesla aj do živočíšnej produkcie. Ceny poľnohospodárskych výrobkov klesli v ČSR počas rokov 1928 – 1933 v priemere o 42 %, kým výrobné náklady agrosektora iba o 17 %, čím sa väčšina poľnohospodárskych závodov na Slovensku stala nerentabilná. Dôsledky agrárnej krízy boli teda na Slovensku vážnejšie než v západnej časti ČSR. Šírili sa exekúcie poľnohospodárskych závodov a nezamestnanosť poľnohospodárskych robotníkov, ktorí tvorili väčšinu proletárskych vrstiev na Slovensku. V zime 1933 bolo nezamestnaných 130 tis. stálych a sezónnych poľnohospodárskych robotníkov.¹⁵

Vládne kruhy ČSR sa pokúšali čeliť kríze osobitnými opatreniami. Najprv prijímali iba čiastkové opatrenia, ale postupne prešli k systémovým zásahom štátnomonopolistického charakteru. Najvýznamnejším zásahom do ekonomiky bolo zavedenie obilného monopolu v záujme stabilizácie cien rastlinnej produkcie. K ďalším opatreniam v poľnohospodárstve patrili reštrikcie osevných plôch a chovu zvierat, orientácia na technické plodiny. V priemysle mali zásahy menší dosah. Išlo najmä o prijatie kartelového zákona a nútenú syndikalizáciu v ľahkom priemysle na obmedzenie konkurencie. V monetárnej oblasti štát pristúpil k dvojnásobnej devalvácii meny, čím podporil vývoz.¹⁶

kríza (1929 – 1933). *Hospodárske a technické súvislosti na severozápadnom Slovensku* (dizertačná práca), Bratislava 2017.

14 Slovenský priemysel. Výročná správa Ústredného združenia slovenského priemyslu (ďalej *Slovenský priemysel*), rok 1932, s. 11-36, 106-107; Ludovít Hallon: *Príčiny, priebeh a dôsledky*, s. 324-327.

15 Vlastislav Lacina: *Kríze československého zemědělství 1928 – 1934*, Praha 1974, s. 38-44, 49-51.

16 Pozri bližšie: Vladimír Klimecký: *Rižené hospodárství v Československu do roku 1939*, IV. díl, Praha 1968.

Pre Slovensko malo osobitný význam, že súčasťou protikrízových opatrení bola podpora veľkých stavieb infraštruktúry, čím sa vytvárali nové pracovné miesta. Na daný účel vláda iniciovala vnútorné pôžičky a boli prijaté nové zákony. Podstatne sa urýchlila veľkoplošná elektrifikácia Slovenska a realizácia stagnujúcich plánov výstavby nových železničných tratí a cestnej siete. Štát uskutočnil plány dostavby chýbajúcich železničných úsekov pri celkových investíciách 1,3 mld. Kč. Rozvoj cestnej siete podporilo zriadenie tzv. cestného fondu s príspevkami štátu. Do zániku ČSR pribudlo 397 km nových štátnych ciest. Skutočný prelom nastal v elektrifikácii, ktorá na podklade osobitného zákona z roka 1919 prešla do vyššej oblastnej fázy vývoja. Investície v objeme 0,4 mld. Kč umožnili do roka 1938 elektrifikovať 31 % sídiel, v ktorých žilo 55 % obyvateľov Slovenska. Postupovala aj telefonizácia a motorizácia cestnej dopravy. Novým impulzom rozvoja infraštruktúry a priemyslu na Slovensku bol rast medzinárodného napätia a ohrozenia štátu zo strany nacistického Nemecka. Vláda štátnymi objednávkami iniciovala veľké zbrojárske firmy (Brnenská zbrojovka, Škoda) k investíciám na Slovensku, ktoré predstavovalo potenciálne vojnové zázemie voči Nemecku. Vznikli nové zbrojárske závody (Považská Bystrica, Dubnica) aj chemické podniky (Handlová, Nováky). Po prekonaní štrukturálnych zmien hospodárstva z 20. rokov a po ukončení veľkej hospodárskej krízy začalo byť Slovensko s lacnou pracovnou silou opäť zaujímavé aj pre investície do mierových oblastí priemyselnej výroby a tiež do obchodu a ďalších segmentov ekonomiky. Veľké firmy českých krajín (Baťa, Nehera, Rolný) a čiastočne aj zahraničný kapitál obnovili expanziu na Slovensko. V druhej polovici 30. rokov sa týmto obnovil vzostupný vývoj industrializácie.¹⁷

V roku 1938 zaznamenala svetová ekonomika opäť krízové javy. Tie už Slovensko nezasiahli. Na jeseň 1938 muselo riešiť najmä hospodárske dôsledky národno-politických a štátových zmien v dôsledku medzinárodno-politického vývoja. V októbri 1938 Slovensko vyhlásením autonómie získalo vlastné hospodárske ministerstvá a viaceré nové kompetencie v hospodárskej oblasti. Viedenská arbitráž z novembra 1938 však znamenala stratu približne jednej tretiny rozlohy najkvalitnejšej ornej pôdy a takmer pätinu objemu priemyselnej výroby v južných regiónoch pripojených k Maďarsku. Poľnohospodárstvo stratilo podstatnú časť oševnej plochy kvalitnejších obilnín, technických plodín, sádov a živočíšnej produkcie, najmä bravčového mäsa a tukov. Z priemyselných odvetví sa na juhu Slovenska nachádzala veľká časť potravinárstva, ako aj časť rudného baníctva, ťažby magnezitu, kožiarstva, polygrafického priemyslu a asi tretina plynární a elektrární. Podobne ako po roku 1918 bola opäť vážne narušená železničná sieť, štruktúra cestných ťahov, ako aj systém elektrických vedení a telekomunikačných spojov. Nové

17 Ludovít Hallon: Industrializácia Slovenska, s. 147-161.