

2014

29/1

HOSPODÁŘSKÉ DĚJINY – ECONOMIC HISTORY

HOSPODÁŘSKÉ DĚJINY ECONOMIC HISTORY

29/1



**UNIVERSITAS
OSTRAVIENSIS**

ISSN 0231-7540



Centrum pro hospodářské a sociální dějiny,
Filozofická fakulta, Ostravská univerzita v Ostravě

Centre for Economic and Social History,
Faculty of Arts, University of Ostrava

Ostrava 2014

Redakční rada:

prof. PhDr. Drahomír JANČÍK, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
doc. PhDr. et JUDr. Jan ŠTEMBERK, Ph.D. (Vysoká škola obchodní, Praha)
PhDr. Jan HÁJEK, CSc. (výkonný a vedoucí redaktor, Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava)
PhDr. Michael VIKTOŘÍK, Ph.D. (Univerzita Palackého v Olomouci, Olomouc)
Mgr. Michaela ZÁVODNÁ, Ph.D. (Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava)

Vědecké kolegium:

prof. PhDr. Marcela EFMERTOVIÁ, CSc. (České vysoké učení technické, Praha)
prof. PhDr. Milan HLAVAČKA, CSc. (Historický ústav AV ČR, v. v. i., Praha; Univerzita Karlova, Praha)
prof. PhDr. Ivan JAKUBEC, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
prof. PhDr. Zdeněk JINDRA, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
prof. PhDr. Eduard KUBŮ, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
prof. PhDr. Václav MATOUŠEK, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
prof. PhDr. Milan MYŠKA, DrSc. (Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava)
prof. PhDr. Jiří ŠTAIF, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
† prof. PhDr. Alice TEICHOVA, CSc. (University of Cambridge)
prof. PhDr. Aleš ZÁŘICKÝ, Ph.D. (Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava)
prof. Ing. Václav PRŮCHA, CSc. (Vysoká škola ekonomická, Praha)
doc. PhDr. et JUDr. Jakub RÁKOSNÍK, Ph.D. (Univerzita Karlova, Praha)
doc. PhDr. Pavel KLADIWA, Ph.D. (Ostravská univerzita v Ostravě, Ostrava)
doc. PhDr. Michal PULLMANN, Ph.D. (Univerzita Karlova, Praha)
doc. PhDr. Jiří ŠOUŠA, CSc. (Univerzita Karlova, Praha)
doc. Mgr. Lukáš FASORA, Ph.D. (Masarykova univerzita, Brno)
PhDr. Ľudovít HALLON, CSc. (Historický ústav SAV, Bratislava, Slovensko)
PhDr. Vlastislav LACINA, CSc. (Historický ústav AV ČR, v. v. i., Praha)
PhDr. Jaroslav LÁNÍK, CSc. (Vojenský ústav, Praha)

Obsah/Content

Studie/Studies

Marcela Černá

Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách / The Commission for making the Vltava and Labe (Moldau and Elbe) rivers navigable in Bohemia 1

Tomáš Gecko

„Akce Grygov“. Neúspěšný pokus Baťova koncernu o průnik do cementářského průmyslu / „Operation Grygov“. The Bata company's unsuccessful attempt to enter the cement industry 37

Michal Horáček

Technický a vědecký pokrok jako pozadí vývoje pivovarnictví v Benešově a na Konopišti ve druhé polovině 19. století / Technical and scientific progress as the basis for the development of the brewing industry in Benešov and Konopiště during the second half of the 19th century 83

Diskuze – Materiály / Discussion – Materials

Literatura/Reviews

Ther, Philipp: *Die neue Ordnung auf dem alten Kontinent. Eine Geschichte des neoliberalen Europa.* (Stanislav Holubec) 103

Kronika/Chronicle

Historik na provinciích v novověku. Seminář k 200. výročí úmrtí Leopolda Johanna Scherschmika (1747–2014). (Michaela Závodná) 109

HOSPODÁŘSKÉ DĚJINY ECONOMIC HISTORY 29/1

© Ostravská univerzita v Ostravě, Centrum pro hospodářské a sociální dějiny FF OU, 2016
MK ČR E 18853
ISSN 0231-7540

Počet stran: 110

Vychází dvakrát ročně. Toto číslo vyšlo 30. 4. 2016.

Vydává Ostravská univerzita v Ostravě, Dvořákova 7, 701 03 Ostrava, CZ, IČ: 61988987
Adresa redakce: Centrum pro hospodářské a sociální dějiny FF OU, Filozofická fakulta, Ostravská univerzita v Ostravě, Reální 5, 701 03 Ostrava, CZ

Vedoucí a výkonný redaktor: Jan Hájek

Grafická úprava a sazba: Lucie Otisková

Návrh layoutu: Tomáš Rucki

Design obálky: Dana Vondrášková, Tomáš Rucki, Lucie Otisková

Překlady: Christopher Hopkinson

Tisk a vazba: Tribun EU, s. r. o., Cejl 892/32, 602 00 Brno

Distribuce: Univerzitní knihkupectví Ostravské univerzity v Ostravě, Mlýnská 5, 701 03 Ostrava 1

Tel.: 597 091 034; e-mail: univerzitni.knihkupectvi@osu.cz

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách

Marcela Černá

The Commission for making Vltava and Labe (Moldau and Elbe) rivers navigable in Bohemia

The Commission for making the Vltava and Labe (Moldau and Elbe) rivers navigable in Bohemia was established in 1896 on the basis of a regulation issued by the Ministry of the Interior. The Commission was the first official body to be engaged in systematic efforts to make Bohemian rivers navigable by canalization. It was headed by the Vice-Regent of the Kingdom of Bohemia, to whom the Commission's two curias (state and provincial) were subordinate. It was two-thirds financed by the Austrian state, and one-third by the province of Bohemia. When the Czechoslovak Republic was established, both curias were dissolved, and the Commission was placed under the control of the Ministry of Public Works until it was eventually disbanded in 1931. The Commission's remit was gradually extended over the course of its existence; its initial task was to ensure the navigability of the Vltava and the Labe from Prague downstream as far as Ústí nad Labem (Aussig), but eventually it was entrusted with the navigability of the Vltava in the city of Prague itself, as well as the modernization of Prague's Holešovice port (enabling it to cope with the demands of modern trade) and the production of technical studies on the potential utilization of hydraulic energy.

Keywords: The Commission for making the Vltava and Labe (Moldau and Elbe) rivers in Bohemia navigable; making rivers navigable; water transport; the water energy utilization; lift-locks; 19th and 20th centuries

Contact: Mgr. Marcela Černá; José Martího 402/1a, 162 00 Praha 6 – Veleslavín, Česká republika, cmarcela@seznam.cz

Nástin vývoje vodní dopravy a splavňovacích prací na českých řekách

Tradice využívání přirozených vodních toků pro přepravu zboží sahá do samého počátku osídlení našeho území. Podnětem pro rozvoj vodních cest byla od nepaměti

snaha zajistit českým zemím přísun soli, která se v našem geografickém prostoru nevyskytovala, a proto musela být dovážena zpočátku po Labi ze Saska a později po Vltavě z rakouské Solné komory, náležející Habsburkům.¹

Říční doprava byla tradičně provozována prostřednictvím vorů a lodí. Lodní dopravu lze rozdělit na nákladní a osobní, která však měla jen lokální význam a využívala se především k rekreačním účelům. Rozvoj nákladní dopravy úzce souvisel s vývojem železniční infrastruktury v rámci Habsburské monarchie. Zamýšlený průplav mezi Vltavou a Dunajem byl na základě dobrozdání ředitele pražské Polytechniky Františka Gerstnera nahrazen zřízením první veřejné koněspřežné dráhy v Evropě, o jejíž vybudování se v letech 1826–1829 zasloužil Gerstnerův syn František Antonín. Konešpřežka spojovala Gmunden v rakouské Solné komoře s jihočeskými Budějovicemi, odkud byla sůl vltavskou vodní cestou transportována do nitra Čech. Kombinovaný způsob přepravy využívající železnici i řeku rovnocenně však po roce 1874 převážil ve prospěch železniční dopravy, která se ukázala být pro dálkový transport zboží vhodnější.

Lodě se po proudu řeky plavily stejně jako vory samotíží, při správném proudění větru je mohly urychlovat napnuté plachty. Proti proudu bývaly vlečeny koňskými, případně volskými spřeženími po potahové stezce. Od 70. let 19. století se na Labi začala rozšiřovat tzv. řetězová remorkáž, jejíž princip spočíval v ukotvení speciálně konstruovaného parního remorkéru na řetěz volně položený na říčním dně, po němž se vlečná loď následovaná až 10 nákladními čluny posouvala proti proudu řeky. Řetězová plavba byla posléze nahrazena samohybnými parníky, které mohly přepravovaný náklad pojmout přímo do svého trupu.²

Rozvoj vodní dopravy šel odedávna ruku v ruce s problematikou splavňování řek. Až do 18. století, kdy se pozvolna začalo s budováním plavebních komor, spočívaly hlavní splavňovací práce ve dvou typech činností. Pro zajištění splavnosti řek po proudu bylo nezbytné pravidelně čistit říční koryta a odstraňovat přirozené i umělé překážky z jejich řečiště. Splavnění řek proti proudu vyžadovalo zřízení a následnou údržbu potahových (navigačních) stezek. Prvním panovníkem, který se začal splavňováním českých řek systematictěji zabývat, byl Karel IV. Na jeho aktivity pak v 16. století navázal Ferdinand I. Habsburský, z jehož rozkazu byl upraven a potahovou stezkou opatřen tok Vltavy mezi Budějovicemi a Prahou. Za vlády následujících panovníků nebyla údržbě vltavské vodní cesty věnována přílišná pozornost, v důsledku čehož začala plavba stagnovat.

¹ J. Gruber, *K dějinám říční plavby a průplavních projektů v Čechách*, Obzor národohospodářský, roč. 6, 1901, s. 297–299.

² M. Bor, *Vodní doprava*, in: Fr. Jílek a kol., *Studie o technice v českých zemích 1800–1918*, díl IV., Praha 1986, s. 338–353.

K oživení zájmu o splavňování českých řek došlo až kolem poloviny 17. století vlivem merkantilismu. Nesmazatelnou stopu po sobě zanechal například opat strahovského kláštera Kryšpín Fuk, který získal císařské privilegium na usplavnění středního toku Vltavy, v jehož rámci se mu podařilo splavnit také vyhlášené nebezpečné místo nad Prahou – Svatojánské proudy. Další impuls pro rozvoj vodních cest přineslo uvalení vysokého cla na sůl z Bavorska a Saska a pozdější úplný zákaz dovozu cizí soli na přelomu 17. a 18. století. České země se tak musely spolehnout na import císařské soli z rakouské Solné komory, což podnítilo zájem zejména o regulaci Vltavy a ke slovu po delší době přišel i projekt vltavsko-dunajského průplavu, zamýšlený již Karlem IV.³

Samostatnou kapitolu tvoří otázka splavnění Vltavy na území Prahy, kde byla lodní doprava znemožněna existencí několika pevných jezů. Nejzajímavější projekt řešící nastíněný problém vypracoval v roce 1778 prof. Herget, jenž navrhl rozšířit Rudolfovu štolu, procházející již od 80. let 16. století letenským kopcem, na průplavní tunel a vytvořit v Čertovce pobočný kanál. Díky těmto dvěma průplavům by lodě obešly nepřekonatelné jezy, a dostaly by se tak až do středu města.⁴ I přes množství zhotovených plánů se však prakticky žádný z větších projektů v pražském ani celozemském měřítku nepodařilo zrealizovat, a za nejvýznamnější počín v oblasti splavňování řek lze tudíž až do konce 19. století považovat výstavbu plavebních komor u Županovic a u Modřan, které byly vybudovány v letech 1726–1729 podle návrhu ředitele stavovské inženýrské školy Ferdinanda Schora.⁵

Závažným problémem lodní dopravy na vltavsko-labské vodní cestě tak stále zůstávala nesplavnost řek za nízkých vodních stavů především pro plně naložené nákladní lodě. Hlavním úkolem státní správy, který byl definován již v roce 1880 Jednotou ku povzbuzení průmyslu v Čechách, se tedy mělo stát splavnění říční trati z Prahy do Ústí nad Labem tak, aby bylo umožněno lepší obchodní spojení českých zemí přes Hamburk se Severním mořem. Splavnění a úprava řek, vytvářející předpoklady pro rozvoj levné vodní dopravy a pro optimalizaci odtokových poměrů, byly označeny za vysoce žádoucí nejen z hlediska národohospodářského, ale rovněž z pohledu ochrany před povodněmi, jejichž výskyt i ničivost ve třetí čtvrtině 19. století znatelně stouply.⁶

V následujícím období se pak s úpravami předmětných vodních toků skutečně začalo, avšak vzhledem k nedostatku státních financí se práce omezovaly pouze

³ J. Hájek, *Návrhy na usplavnění českých řek v 17. a 18. století*, in: J. Pánek (ed.), *Vlast a rodný kraj v díle historika. Sborník prací žáků a přátel věnovaný profesorovi Josefu Petráňovi*, Praha 2004, s. 447–472.

⁴ A. Kohout, *Splavnění Vltavy v Praze*, *Technický obzor*, roč. 12, 1904, č. 16, s. 135.

⁵ M. Bor, *Vodní doprava*, s. 337–338.

⁶ *Pamětní spis o upravení a splavnění řek v království Českém*, Praha 1883, s. 9–12.

na odstraňování hlavních plavebních překážek a na dílčí regulační zásahy typu prohrábek zanesených řečišť apod. Tímto způsobem se do roku 1890 podařilo docílit plavební hloubky 1,2 m. Postupem doby se však prosadil názor, že pro dosažení optimální plavební hloubky nebudou doposud aplikovaná méně nákladná opatření dostačující.

Jako nevhodnější způsob uprůplavnění důležité obchodní cesty byla zvolena kanalizační metoda⁷, jejíž první plány vznikly v souvislosti s přípravou jiné významné vodohospodářské akce – průplavu spojujícího Dunaj s Vltavou a Labem. Součástí projektu, kterým stavební firma Vojtěcha Lanny ml. reagovala na vypsanou soutěž, byl totiž vedle plánů na samotný průplav vedoucí od Dunaje do Budějovic také návrh na kanalizování Vltavy z Budějovic přes Prahu do Mělníka a návazně Labe od Mělníka do Ústí nad Labem. Část týkající se provedení kanalizace vltavsko-labské vodní cesty z Prahy do Ústí se následně stala prvotním podkladem pro práci nově vzniklé odborné komise, jejíž působení bude analyzováno na následujících stránkách.⁸

Organizační vývoj Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách

Vznik Kanalisační komise

Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách byla zřízena na základě výnosu ministerstva vnitra ze dne 25. září 1896, její stanovy pak byly vyhlášeny místodržitelem Království českého Karlem hrabětem Coudenhove 5. listopadu téhož roku. Hlavní úkol Kanalisační komise spočíval v zajišťování všech technických, administrativních a finančních záležitostí spojených s realizací projektu kanalizace řek Vltavy a Labe v úseku od Prahy do Ústí nad Labem.⁹

⁷ Splavnění (dobově též uplavnění či uprůplavnění) řeky za účelem jejího zpřístupnění pro plavbu lodí mohlo být provedeno 3 způsoby: metodou regulační, metodou kanalizační či vytvořením nového plavebního koryta podél přirozeného toku. Regulační metoda se mohla uplatnit u řek s dostatkem vody, malým spádem a nepohyblivým dnem – takovéto toky pak stačilo pouze doplnit drobnějšími umělými stavbami typu souběžných soustředných hrází, které svedly říční tok do jednoho hlavního koryta. Na řeky, které se potýkaly s nedostatkem vody a s větším spádem, se aplikovala metoda kanalizační, která výstavbou zdymacích objektů – pevných či pohyblivých jezů – rozdělila tok na soustavu nádrží s dostatečnou plavební hloubkou. Součástí zdymadla pak musela být komorová či vlaková plavidla umožňující přechod lodí z jedné zdrže do druhé. V případech, kdy nebylo možné využít ani jednu z výše popsaných metod, se přistupovalo k vybudování tzv. laterálních kanálů, vytvářejících nové plavební koryto. *Ottův slovník naučný: illustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí*, díl XXVI. U–Vusín, Praha 1907, s. 205–206.

⁸ *Zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její od doby ustavení se dne 23. listopadu roku 1896 až do konce roku 1897*, Praha 1898, s. 1–3 (dále jen *První výroční zpráva*).

⁹ *Vyhlášení c. k. místodržitele, kterýmž uveřejňují se stanovy komise k provedení kanalizace Vltavy a Labe v Čechách ze dne 5. listopadu 1896*, č. 77 čes. z. z., s. 186–188 (dále jen *Stanovy*).

Cíl kanalizačního projektu osvětluje citace z úvodu první výroční zprávy: „*Jestliž Praha střediskem četných zemi probíhajících cest a drah, a ležíc uvnitř kraje bohatého na zemské plodiny a honosícího se vysoce vyvinutým průmyslem, a spojujíc v sobě veškeré přítoky povodí Vltavského, jest mimo to blízka mohutně roztoucí plavbě na Labi od Ústí po vodě, která rozvíjí se až do Hamburku a k severnímu moři. Účelem veškerých snah směřujících ku zvelebení lodní dopravy v Čechách bylo tudíž ode dávna utvořit mezi Prahou a Ústím n. L. takovou vodní cestu, po které bylo by lze plouti bez ohledu na občasný nedostatek vody, tedy i za nejnižšího stavu lodím labským o plném nákladu; tím bylo by vyhověno nejdůležitějšímu požadavku plavby, který zní: z a j i s t i t i t r v a l e v t é t o t r a t i d o s t a t e č n o u p l a v n o u h l o u b k u [taktov originále, pozn. aut.]. Jedině tím dá se docílití zlevnění dopravních sazeb, když na celé cestě, kterou suroviny neb zboží proběhnouti musí, všude a bez výminky najde se potřebná hloubka vody.*“¹⁰

Pracovní náplň členů Komise tkvěla ve stanovení stavebního programu pro každý rok, v přípravě podrobných nákrešů zamýšlených vodních staveb a následně v uzavření smlouvy s vybraným podnikatelem, jemuž mělo být provedení stavby svěřeno. Kanalisační komise se skládala ze dvou skupin po čtyřech členech – první tvořili zástupci vlády (konkrétně představitelé ministerstev vnitra a obchodu a dva reprezentanti místodržitelství), druhou zástupci Zemského výboru království Českého – a předsedal jí místodržitel.¹¹ Na financování činnosti Komise se ze dvou třetin podílel rakouský stát, třetina nákladů byla hrazena z české zemské pokladny. Veškeré výdaje, ať už režijní, nebo stavební, tj. finance zabezpečující výstavbu zdymadel od provedení přípravných technických prací přes výkup pozemků, budov, vodních sil atp. až po samotné stavební náklady, byly vypláceny ze zvláštního kanalizačního fondu, vedeného u Zemské banky království Českého.¹²

Za jednací řeč byly prohlášeny oba zemské jazyky, tj. čeština i němčina.¹³ Volba úředního jazyka korespondovala s národnostním složením Kanalisační komise, v jejíž řadách se uplatnili odborníci české i německé národnosti, byť je ze vzpomínek jednoho z předních inženýrů Komise Emila Zimmlera zřejmé, že vítanějšími uchazeči o přijetí do jejich služeb byli Němci: „*Ohlásil jsem se služebně u Jeho Excelence pana místodržitele Karla hraběte Coudenhove [...] a byl přijat blahosklonně, ale dle povahy tohoto pána chladně. Později dostalo se mně od barona Brauna vysvětlení. Když tento hlásil Excelenci, že žádám do kanalizační komise, zvolal místodržitel: ‚Endlich ein Deutscher!‘ (Konečně Němec!) Myslel dle mého jména, že jsem Němec, ale Braun řekl: ‚Ne, znám ho, je Čech.‘ Ale místo jsem dostal, protože jsem šel z Vídně.*“¹⁴

¹⁰ První výroční zpráva, s. 1.

¹¹ Stanovy, s. 186–187.

¹² A. Klír, *Stavby komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách*, Praha 1908, s. 31.

¹³ První výroční zpráva, s. 7–9.

¹⁴ M. Havelková – J. Hozák (ed.), *Emil Zimmler: Moje inženýrské paměti*, díl 2., Praha 2013, s. 53.

Výkonným orgánem Komise byla její ústřední kancelář, jejíž úkol spočíval v přípravě podkladů a praktickém provádění usnesení přijatých členy Komise. Sestávala z administrativního a technického oddělení, jehož prvním přednostou byl jmenován stavební rada na ministerstvu vnitra Jan Mrasick, který získal titul stavební ředitel. Vedení administrativního oddělení bylo svěřeno vrchnímu okresnímu komisaři pražského místodržitelství Konrádovi svobodnému pánovi z Braunů. Za sídlo Komise byl zvolen dům měšťanské záložny na Královské třídě¹⁵ v Praze-Karlíně, kde se začalo úřadovat již 6. prosince 1896. Další pracoviště se nacházela v Roudnici nad Labem a v Litoměřicích, a kopírovala tak rozdělení říční trati z Prahy po 70. km řeku Labe u Ústí nad Labem na tři sekce: první úsek začínal v Praze u ústí karlínského přístavu a zahrnoval nádrže v Troji, Klecanech, Libčicích, Miřejovicích a Vraňanech (sídlem Praha-Karlín); do druhé sekce měly spadat nádrže ve Vrbně, Vehlovicích, Záluží a v Roudnici (sídlem Roudnice); nádrže v Třebouticích, Žalhosticích, Malých Černosekách a v Sebzubíně včetně plavební komory u Ústí nad Labem (poslední stavební objekt číslo 14) měly být součástí třetí sekce se sídlem v Litoměřicích.¹⁶

Kanalizační komise za monarchie

První čtyři roky práce Kanalizační komise byly v jubilejním roce 1900 korunovány dosažením významného mezinárodní uznání, které se Komisi dostalo na světové výstavě v Paříži, kde za svoji expozici v rámci pavilonu Genie civil získala nejvyšší vyznamenání – grand prix. Ocenění byli rovněž zaměstnanci a spolupracovníci Komise – stavební ředitel Jan Mrasick získal zlatou medaili, vrchní inženýr a náměstek stavebního ředitele Viktor Mayer a továrník František Prášil obdrželi medaili stříbrnou. Kanalizační komise slavila na přelomu století úspěchy nejen na mezinárodní scéně. Značného uznání se jí dostalo i na domácí půdě, když bylo na základě rozhodnutí ministerstva vnitra svěřeno do její kompetence mimo samotného splavnění Vltavy a Labe mezi Prahou a Ústím nad Labem také provedení kanalizace Vltavy v obvodu královského hlavního města Prahy spolu s přestavbou holešovického ochranného přístavu na přístav obchodní.¹⁷

V roce 1901 byla Kanalizační komise poctěna významnou státní návštěvou, když si rozestavěné zdyadlo č. I v Troji přijel dne 15. června během svého několikadenního pobytu v Praze osobně prohlédnout rakouský císař a český král František Josef I. V upomínku na nejvyšší návštěvu byla latinsky a v co nejponíženějším duchu sepsá-

¹⁵ Dnešní ulice Sokolovská. M. Laštovka a kol., *Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství*, díl 2. O–Ž, Praha 1998, s. 199–200.

¹⁶ *První výroční zpráva*, s. 13.

¹⁷ *Čtvrtá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1900*, Praha 1901, s. 5–24.

na pamětní listina, kterou František Josef stvrdil svým podpisem a která byla spolu s ukázkou dobových platidel uložena do závěrečného kamene u horních vrat trojského komorového plavidla.¹⁸

Klíčovým mezníkem ve vývoji budování vodních cest na území Rakouska se stalo vydání zákona č. 66/1901 ř. z., o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901, kterým se stát zavázal vybudovat lodní průplav mezi Dunajem a Odrou, průplav mezi Dunajem a Vltavou u Budějovic spolu se splavněním Vltavy z Budějovic do Prahy, dále lodní přeplav z Dunajsko-oderského kanálu ke střednímu Labi spolu se splavněním Labe z Jaroměře do Mělníka, a v neposlední řadě mělo být umožněno splavné spojení mezi Dunajsko-oderským průplavem a říční oblastí Visly s napojením až na splavnou část Dněstru.¹⁹ Vydání tzv. vodocestného zákona vytvářejícího právní podklad pro výstavbu severorakouských průplavů a splavnění zdejších řek bylo chápáno jako vstřícný krok vídeňské vlády vůči některým zemím, zejména Čechám a Moravě, kterým se nelíbilo, že by z jejich příspěvků do státního rozpočtu mělo být hrazeno nákladné vybudování druhého železničního spojení s Terstem nebo nová trať spojující Budapešť a Halič a žádaly vládní příslib investic do rozvoje také svého území.²⁰

Citovaný zákon se vzhledem ke své územní působnosti činnosti Kanalisační komise nikterak nedotkl, pouze rozšířil úseky Vltavy a Labe zahrnuté do splavňovacího procesu, jehož výsledkem mělo být zajištění nepřerušovaného lodního spojení po Vltavě z Budějovic do Mělníka a po Labi z Jaroměře do Ústí nad Labem. V roce 1902 doznalo personální obsazení Kanalisační komise změny na významném postu stavebního ředitele, kde Jana Mrasiccka nahradil dosavadní vrchní inženýr Václav Rubín.²¹

¹⁸ Text pamětní listiny: „*Jeho císařské a královské Apoštolské Veličenstvo František Josef I., císař rakouský, král český atd. atd., Apoštolský král uherský, ráčil za svého pobytu v královském hlavním městě Praze v červnu 1901 také stavbu plavidel zdýmadla č. I u Troje počtiti svou Nejvyšší návštěvou a stavební práce si prohlédnouti. K trvalé upomínce na oblažující pobyt Jeho Veličenstva byla tato listina napsána a k nejponiženější prosbě komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách, již jest provedení kanalisačních prací svěřeno, Jeho c. a k. Apoštolským Veličenstvem Jeho Nejvyšším jménem podepsána. S Nejvyšším svolením byla tato listina pamětní v přítomnosti Jeho c. a k. Veličenstva v závěrečném kamenu při horních vratech komorového plavidla zazděna. V Dejvicích-Podbabě, dne 15. června roku tisícího devítistého prvního. K Nejvyššímu rozkazu: místo-držící v království Českém, předseda komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách.*“ Pátá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1901, Praha 1902, s. 16.

¹⁹ 66. zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901, in: Zákoník říšský pro království a země v radě říšské zastoupené, Vídeň 1901, s. 215–218.

²⁰ Obzor národohospodářský, roč. 6, 1901, s. 45–46.

²¹ Šestá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1902, Praha 1903, s. 4–7.

Rok 1905 byl pro Komisi zásadní hned ze dvou důvodů – zaprvé byla dokončena kanalizace dolního toku Vltavy, tj. úseku mezi Prahou a Mělníkem, na kterém bylo zásluhou Komise vybudováno pět zdymadel (Trója, Klecany, Libčice, Miřejovice, Vraňany) včetně desetikilometrového laterálního kanálu mezi Vraňany a Hořínem.²² Zadruhé byl vydán dodatek ke stanovám z roku 1896 týkající se zvýšení počtu členů vládní kurie ze čtyř na šest – vedle zástupců ministerstva vnitra a ministerstva obchodu a dvou představitelů místodržitelství zde měli napříště zasedat i reprezentanti ministerstva financí a Ředitelství pro stavbu vodních drah, instituce vzniklé v roce 1901 za účelem naplnění litery vodocestného zákona.²³

V roce 1906 Kanalisační komise slavila 10 let své existence, během kterých se její členové sešli k 29 plenárním schůzím. Po celou dobu stál v jejím čele Karel hrabě Coudenhove, jenž si roku 1906 připomínal rovněž své desetileté působení ve funkci místodržitele Království českého.²⁴ Rok 1907 byl zpestřen v pořadí již druhým setkáním císaře Františka Josefa I. s prací Kanalisační komise, které se uskutečnilo během jeho několikadenní návštěvy Prahy. František Josef tentokrát zavítal do nové úřední budovy pražské obchodní a živnostenské komory, kde si prohlédl výstavu plánů, modelů a diagramů kanalizačních staveb na Vltavě, přičemž podobně jako při své první návštěvě v roce 1901 projevoval i nyní živý zájem o postup kanalizačních prací.²⁵ V roce 1908 došlo k významné změně z hlediska struktury státní správy, když záležitosti státní stavební služby, zahrnující mimo jiné i problematiku kanalizování Vltavy a Labe, přešly z působnosti ministerstva vnitra do agendy nově vytvořeného ministerstva pro veřejné práce.²⁶

Rok 1909 přinesl rozšíření dosavadních kompetencí Kanalisační komise o nový úkol – vypracovat projekt a rozpočet na ochranný a obchodní přístav v Mělníce, který se měl stát šestým ochranným a teprve třetím obchodním přístavem na 105 km dlouhé labské trati mezi Mělníkem a zemskou hranicí. Později bylo zadání doplněno o zhotovení projektu na stejný typ přístavu na Labi u Vaňova nedaleko posledního zdymadla Střekov, kde se vzhledem ke styku kanalizovaného a volného labského

²² Národní archiv v Praze (dále jen NA Praha), fond Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe (dále jen f. KKV), kart. č. 216, inv. č. 300, *Devátá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1905*, s. 1–2.

²³ *Vyhlášení c. k. místodržitele o doplnění stanov komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 5. dubna 1905*, č. 41 čes. z. z., s. 57.

²⁴ NA Praha, f. KKV, kart. č. 216, inv. č. 300, *Desátá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1906*, s. 1–4 (dále jen 10. výroční zpráva).

²⁵ *Jedenáctá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1907*, Praha 1908, s. 1–9 (dále jen 11. výroční zpráva).

²⁶ *Dvanáctá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1908*, Praha 1909, s. 2 (dále jen 12. výroční zpráva).

toku s rozdílnými plavebními podmínkami dala potřeba prostoru pro ukotvení lodí a přidání či odebrání části jejich nákladu předpokládat.²⁷ Roku 1910 Kanalisační komise dokončila přestavbu holešovického přístavu v Praze, jejíž součástí byla mimo samotného vystrojení moderního obchodního přístavu také výstavba několika budov v prostoru přístaviště, instalace potřebných zařízení v loděnici a vybudování přístavního nádraží včetně položení kolejí přístavní dráhy.

Počátek druhé dekadý 20. století přinesl změnu na postu předsedy Komise, který po 15 letech opustil, v souvislosti se svým zproštěním úřadu místodržitele Království českého, Karel hrabě Coudenhove, jenž byl na obou uvolněných pozicích nahrazen knížetem Františkem Thun-Hohensteinem.²⁸ Začátek druhého desetiletí se vyznačoval nejenom personálními obměnami – v dubnu 1912 bylo rozhodnuto o změně sídla Kanalisační komise, které se mělo přesunout z Karlína do bývalého Karpelesova mlýna č. p. 90 na Smíchově u Židovského ostrova²⁹. Po nezbytných rekonstrukčních pracích zde mělo vedle prostorných kanceláří pro úředníky Komise vzniknout také obydlí určené obsluze smíchovského zdymadla. Plán na adaptaci někdejšího mlýna pro potřeby Komise byl vypracován v souladu se záměrem smíchovské obce upravit úroveň Ferdinandova nábřeží³⁰ s ohledem na zamýšlený most spojující Smíchov s protilehlou Myslíkovou ulicí.

Projekt předpokládal využít původní přízemí jako sklep či skladiště a první patro pojmout jako přízemní podlaží s pěti byty pro plavidelníka, tři pomocníky a jednoho sluhu. V následujících dvou poschodích a v podkroví mělo být zařízení celkem 34 kanceláří a jedna poradní místnost, přičemž každé patro mělo být vybaveno toaletami a komorou na uhlí. Stavba měla být oproti původní podobě snížena o pět metrů, čímž se vyhovělo požadavku Klubu za starou Prahu, jenž zpočátku navrhoval dokonce zbourání celé mlýnské budovy.³¹ Přestavba Karpelesova mlýna byla zahájena v červnu 1912 a proběhla částečně v režii Komise, většina prací byla zadána staviteli Ladislavu Myslíkovi a několika místním řemeslníkům.³² Téměř přesně rok poté,

²⁷ *Třináctá výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1909*, Praha 1910, s. 1–15.

²⁸ NA Praha, f. KKV, kart. č. 216, inv. č. 300, *XIV., XV. a XVI. výroční zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za léta 1910, 1911 a 1912*, s. 1–3.

²⁹ Dnešní Dětský ostrov. M. Laštovka a kol., *Pražský uličník. Encyklopedie názvů pražských veřejných prostranství*, díl 1. A–N, Praha 1997, s. 136.

³⁰ Dnešní Janáčkovo nábřeží. Tamtéž, s. 248–249.

³¹ NA Praha, f. KKV, kart. č. 214, inv. č. 229, *Protokol o XLVI. schůzi Komise ze dne 13. dubna 1912*, s. 31–33.

³² Tamtéž, *Protokol o XLVIII. schůzi Komise ze dne 30. listopadu 1912*, s. 23–25.

co byl plán na rekonstrukci mlýna schválen, 16. dubna 1913, začala nová úřední budova Kanalisační komise sloužit svému účelu. Celkové náklady na její adaptaci se vyšplhaly na 165 096 K 82 h.³³

V říjnu 1913 na svůj post po jmenování přednostou technického odboru při místodržitelství a členem vládní kurie Komise rezignoval Václav Rubín. Pozice stavebního ředitele byla následně obsazena Antonínem Magerem, na jehož jméno však oproti předchozí praxi nepanovala všeobecná shoda.³⁴ Především profesor české techniky Antonín Klír, člen zemské kurie, vyjadřoval pochybnosti nad Magerovými dostatečnými profesními zkušenostmi v oboru vodních staveb a současně nesouhlasil s instalováním osoby německé národnosti do funkce, jejíž obsahovou náplní je vedle dohledu nad kanalizováním Labe v jazykově německých oblastech na severu Čech, kde by snad tato volba byla logická, také řízení splavňování Vltavy v Praze.³⁵

Během první světové války byla činnost Komise vzhledem k nedostatku materiálu i pracovních sil postupně omezována, práce na započatých stavbách však vyjma posledních dvou válečných let zastaveny nebyly.³⁶ Do válečného období (červenec 1915) spadá také výměna ve funkci českého místodržitele a předsedy Kanalisační komise – František Thun-Hohenstein byl po čtyřech letech vystřídán Maxmiliánem hrabětem Coudenhove, bratrem někdejšího místodržícího a předsedy Komise Karla hraběte Coudenhove.³⁷

Kanalisační komise za první republiky

Po vzniku Československé republiky dne 28. října 1918 ztratili představitelé vídeňské vlády své zastoupení ve státní kurii Kanalisační komise, přičemž jejich místa již nebyla československou vládou znovu obsazena, naopak byla rozpuštěna rovněž zemská kurie. Současně došlo ke zrušení pravidelného konání plenárních schůzí – rozhodovací pravomoc nad záležitostmi, o kterých se dříve schůze usnášela, přešla do kompetence ministerstva veřejných prací.³⁸ Post předsedy Kanalisační komise byl za nového režimu svěřen prezidentovi zemské správy politické, jímž se v roce 1918 stal Jan Kossina.

³³ Tamtéž, *Protokol o I. schůzi Komise ze dne 21. února 1914*, s. 38–41.

³⁴ Tamtéž, kart. č. 215, inv. č. 229, *Protokol o I. schůzi Komise ze dne 11. října 1913*, s. 2.

³⁵ Tamtéž, *Protokol o II. schůzi Komise ze dne 9. května 1914*, s. 2–4.

³⁶ Tamtéž, kart. č. 216, inv. č. 300, *Jubilejní zpráva Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách. XVII. až XXX. výroční zpráva o její činnosti v letech 1913 až 1926* (dále jen *Jubilejní zpráva*), s. 4.

³⁷ Tamtéž, kart. č. 215, inv. č. 229, *Protokol o LIV. schůzi Komise ze dne 17. července 1915*, s. 2.

³⁸ *Jubilejní zpráva*, s. 5.

Výkonnou složkou Komise zůstala její kancelář, jež byla z hlediska své působnosti rozdělena do dvou sekcí – první se věnovala otázce splavnění Vltavy v Praze a kanalizování Vltavy z Prahy do Mělníka, druhá měla na starosti problematiku kanalizování Labe z Mělníka do Ústí nad Labem.³⁹ Kanalisační komise tak pokračovala ve všech počatých projektech i po pádu monarchie, k jejím úkolům pouze v roce 1919 přibyla příprava studií o využití vodních sil při zdmadlech.

Nově konstituovaný československý stát nicméně do budoucna počítal s rozsáhlou reorganizací úřadů zabývajících se vodohospodářským plánováním a projektováním vodních staveb. Dosavadní stav totiž ministerstvo veřejných prací považovalo za nevyhovující vzhledem k nesoustavnosti prováděných činností a především vzhledem k nekoordinovanosti postupu mezi jednotlivými institucemi. Proto ministerstvo již v březnu 1919 rozeslalo dotčeným orgánům dopis vyzývající je k zodpovězení tří otázek, které měly napomoci vytvoření závazné vodohospodářské koncepce.⁴⁰ Kanalisační komise ústy svého předsedy za hlavní příčinu deklarované roztržiténosti označila existenci dvou na sobě nezávislých a spolu příliš nekomunikujících úřadů, které byly podřízeny odlišným vyšším instancím – Komise spadala pod ministerstvo veřejných prací, zatímco nadřízeným orgánem bývalé expozitury vídeňského Ředitelství pro stavbu vodních cest bylo ministerstvo obchodu.⁴¹

V duchu zjištěných nešvarů se ministerstvo veřejných prací zavázalo, že bude usilovat o sjednocení problematiky vodního hospodářství do svého rezortu, přičemž jeho úkolem měla být především příprava vodohospodářského zákonodárství. Praktické zajišťování veškerých vodohospodářských záležitostí spadajících do rezortu ministerstva mělo být v kompetenci tří nově zřízených zemských vodohospodářských ředitelství se sídlem v Praze pro Čechy, v Brně pro Moravu a Slezsko a v Bratislavě pro Slovensko, kam měly být převedeny pracovní síly z dosavadních úřadů.⁴² Zemské vodohospodářské ředitelství pro Čechy mělo sestávat ze 13 oddělení, z nichž tři – zemské pořiční správy pro povodí středního Labe až k Mělníku, pro povodí Vltavy až ku Praze a pro povodí Vltavy pod Prahou a dolního Labe od Mělníka až ke hranici česko-saské – se měly zabývat splavněním a úpravou vodních toků, stavbou spojovacích průplavů a údolních přehrad a udržováním již dokončených staveb.⁴³

³⁹ NA Praha, f. KKVL, kart. č. 17, inv. č. 70, *Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách v Praze*, s. 1–9.

⁴⁰ Tamtéž, dopis ministerstva veřejných prací presidiu Komise pro uplavnění řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 9. března 1919, č. j. 1184.

⁴¹ Tamtéž, dopis Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe ministerstvu veřejných prací ze dne 26. dubna 1919, č. j. 413 ai 1919.

⁴² Tamtéž, dopis ministerstva veřejných prací presidiu Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách na Smíchově ze dne 8. října 1919, č. j. 10323 ai 1919.

⁴³ Tamtéž, *Návrh na organizaci vodohospodářské služby v Čechách, pokud se týče zřízení zemského ředitelství vodohospodářského*, č. j. 10323 ai 1919, s. 1–7.

Kanalisační komise předpokládala, že by se výkon jejích dosavadních činností mohl zařadit do pracovní náplně oddělení označeného jako Zemská poříční správa pro povodí Vltavy pod Prahou a dolního Labe od Mělníka až ke hranici česko-saské, odbor pro splavnění a úpravu hlavních toků, stavbu spojovacích průplavů a udržování hotových staveb. Představitelé Komise si přáli, aby jejím inženýrům a úředníkům zůstala i nadále zachována správa oblasti dolní Vltavy a dolního Labe, jelikož dobře znali nejen místní poměry, ale především již provedené stavby, na jejichž projektování se podíleli.⁴⁴ Přes poměrně detailně propracovaný návrh na reorganizaci vodohospodářské služby v Čechách, na kterém existovala mezi úřady působícími v oboru navzdory očekávatelně ztrátě jejich samostatnosti relativní shoda, se Zemské vodohospodářské ředitelství jakožto ústřední orgán vodohospodářské správy nepodařilo konstituovat.⁴⁵

Další kolo jednání ve jménu zajištění co nejúspornější a současně nejúčelnější organizace vodohospodářské agendy bylo zahájeno pod vedením nového ministra veřejných prací v polovině 20. let.⁴⁶ Klíčová schůze, na níž zástupci ministerstva veřejných prací vyložili reprezentantům zemské správy politické a především představitelům jednotlivých vodohospodářských úřadů své představy o sjednocení orgánů výstavby a správy vodních staveb v Čechách, se uskutečnila v březnu 1926, kdy byla několik let diskutovaná myšlenka redukce úřadů ještě podpořena vydáním zákona č. 286/1924 Sb. z. a n., o úsporných opatřeních ve správě státní. Sloučení se mělo dotknout čtyř institucí, které spojovala podobná pracovní náplň a působnost v rámci správního území Čech, totiž Kanalisační komise, Ředitelství pro stavbu vodních cest, Zemské komise pro úpravu řek v Čechách a rovněž odboru 26 pro vodní věci při Zemské správě politické v Praze. Naopak Československý plavební úřad a Československý hydrologický ústav neměly být vzhledem ke svému specifickému zaměření a celostátní působnosti do slučovacího procesu zahrnuty.

Nastíhny byly dvě varianty spojení dotčených institucí – buď by se sloučily do jediného úřadu podřízeného ministerstvu veřejných prací, nebo by se sdružily v jednom odboru Zemské správy politické v Praze – preferována byla přitom první možnost. Agenda nového úřadu měla být rozdělena do čtyř oddělení zaměřených na oblast kanalizační, regulační, vodocestnou a na využití vodních sil. Jelikož delegáti schůzky

⁴⁴ Tamtéž, dopis Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe ministerstvu veřejných prací ze dne 5. ledna 1920, č. j. 2395 ai 1919.

⁴⁵ Tamtéž, dopis ministerstva veřejných prací Komisi pro kanalisaci řek Vltavy a Labe ze dne 5. července 1921, č. j. 1749.

⁴⁶ Tamtéž, dopis ministerstva veřejných prací Komisi pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách ze dne 18. října 1921, č. j. 7814 pres. ai 1921.

vyslovili s myšlenkou sloučení i s jeho rozsahem souhlas, přikročilo se k diskuzi o názvu nového úřadu, z níž vítězně vzešel návrh na označení Ředitelství vodních staveb v Praze. Ačkoliv byla porada ukončena proklamací, že navrhované sloučení je nanejvýš potřebné a naléhavé, a dalo by se tak očekávat jeho brzké provedení, centrální instituce spravující vodní stavby ani tentokrát zřízena nebyla.⁴⁷

V následujících letech diskuze o uspořádání a financování správy vodních staveb i nadále neúspěšně pokračovaly a řešila se rovněž samotná existence Kanalisační komise, do jejíhož čela v roce 1926 nastoupil nový předseda, nástupce Jana Kosiny na postu prezidenta zemské správy politické, Hugo Kabát.⁴⁸ Za jeho předsednictví pak došlo po letech přešlapování na místě k zásadnímu zvratu v souvislosti s vydáním zákona č. 50 ze dne 27. března 1931 o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil, na jehož základě byla Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách zrušena.

Nově vytvořený státní fond, jenž nahradil mnoho let plánovaný ústřední vodohospodářský úřad, byl zřízen při ministerstvu veřejných prací s tím, že rozsahem svých činností pokryl a dokonce přesáhl pole působnosti Kanalisační komise. Měl se totiž věnovat splavnění a úpravám Vltavy a Labe nejen v úseku Praha – Ústí nad Labem. Vltava měla být splavněna již od jezu v Rožnově u Českých Budějovic k ústí do Labe v Mělníce, úpravy Labe měly začínat v bodě ležícím 400 m nad mostem u Hořnického mlýna v Jaroměři a pokračovat měly až na státní hranici.⁴⁹

Jelikož byla kanalizace vltavsko-labského úseku, spadajícího až do vydání zákona č. 50/1931 Sb. do kompetence Kanalisační komise, vyjma výstavby střežkovského zdymadla hotova, hlavní pozornost se měla v následujícím období soustředit na splavnění středního Labe. Vybudování vodní cesty mezi Pardubicemi a Hamburkem v sobě totiž skrývalo vysoký potenciál z hlediska zahraničního obchodu – významným obchodním artiklem bylo uhlí, obilí, cukr, hnojiva, krmiva, sůl, tuky, papír, sklo ad. Za neméně důležitý úkol bylo označeno zajištění splavnosti Vltavy od Prahy po Kamýk výstavbou zdymadel u Vraného, Štěchovic, Slap a Zvirotic, přičemž Budějovic jakožto konečného přístavu vltavsko-labské vodní cesty mělo být dosaženo v roce 1946. Kromě splavnění hlavních českých řek se pozornost státního fondu měla zaměřit rovněž na menší vodní toky v Čechách a na řeky protékající Moravou, Slezskem

⁴⁷ Tamtéž, zápis z porady o sloučení správy vodních staveb v Čechách ze dne 31. března 1926, s. 1–40.

⁴⁸ *Jubilejní zpráva*, s. 108.

⁴⁹ *50. zákon o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil ze dne 27. března 1931*, in: Sběrka zákonů a nařízení státu československého, Praha 1931, s. 373.

a v neposlední řadě též Slovenskem. V Čechách se za strategické považovalo splavnění Sázavy, jíž bylo možno využít k vývozu dřeva a kvalitní sázavské žuly, a kanalizování Berounky až do Plzně, zahrnující i výstavbu křivoklátské přehrady. Jak vyplývá z plného názvu státního fondu, své aktivity měl rozvíjet i v oblasti budování přístavů, výstavby údolních přehrad a ve využívání vodních sil na celém území Československa, což mělo výrazně napomoci soustavnější a rychlejší elektrifikaci československého státu.

Předkladatelé zákona o státním fondu v důvodové zprávě uvádějí, že pokud by státní správa pokračovala ve financování výše popsaných vodohospodářských prací dosavadním způsobem, tedy pouze z prostředků státního rozpočtu, došlo by k jejich dokončení až v horizontu jednoho století. Pro zajištění rychlejšího provedení potřebných projektů byl proto zřízen státní fond, z něhož měly být tyto akce financovány. Výhodou fondovního hospodaření byla možnost kofinancování příslušného záměru z vlastních zdrojů, což bylo umožněno rentabilním charakterem projektovaných staveb. Ke stěžejním příjmům fondu měl patřit výtěžek z provozu již vybudovaných přístavů, nájmem ze státních hydroelektráren, daň z vodní síly vodních děl postavených státem a polovina této daně z vodních děl státem nefinancovaných. Do budoucna se počítalo také se zavedením plavebních poplatků na zesplavněných řekách.⁵⁰

Závěrem se sluší zmínit, že Kanalisační komise vydáním zákona č. 50/1931 Sb. nezanikla zcela – v provozu zůstala až do roku 1938 její kancelář, která byla přiřčena k Zemskému úřadu v Praze jako jeho 50. oddělení a jejíž zaměstnanci měli za úkol postarat se o dokončení všech prací započatých Komisí.⁵¹

Stavby projektované a řízené Komisí pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách

Velmi záhy po svém ustavení zahájila Komise pro kanalisování řek Vltavy a Labe v Čechách svoji činnost, jejímž cílem bylo provedení kanalizace Vltavy a Labe v úseku Praha – Ústí nad Labem. V roce 1900 bylo do její působnosti svěřeno a od roku 1905 začalo být realizováno rovněž splavnění Vltavy v obvodu Prahy a adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní. K dalšímu významnému rozšíření kompetencí pak došlo až v roce 1919, kdy bylo Komisi zadáno zpracování studií na využití vodních sil při zdymadlech nacházejících se ve výše uvedené trati včetně vypracování projektů na výstavbu rentabilních hydroelektráren.

⁵⁰ *Důvodová zpráva k zákonu o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil ze dne 27. března 1931, č. 50/1931 Sb. z. a n. ČSR; Zprávy veřejné služby technické, roč. 13, 1931, č. 12, s. 413–418.*

⁵¹ J. Vrba a kol., *Průvodce po archivních fondech a sbírkách*, díl II., svazek 2., Praha 1988, s. 133.

Kanalizování řek Vltavy a Labe z Prahy do Ústí nad Labem

Říční trať z Prahy do Ústí nad Labem, určená ke splavnění kanalizační metodou, měřila celkem 121 km, přičemž na Vltavu v úseku Praha (Karlín) – Mělník připadalo 51 km, na Labe mezi Mělníkem a Ústím pak 70 km. Podstatou kanalizačních prací bylo zajistit minimální plavební hloubku 2,1 m, která by umožnila obousměrný pohyb i plně naložených nákladních lodí o nosnosti 600–700 t, a to bez ohledu na proměnlivost vodního stavu. Zmíněného cíle se mělo dosáhnout vybudováním soustavy zdymadel, tvořených jezem s rybovodem a vorovou propustí a plavidly (plavebními komorami) umístěnými v plavebním kanálu.

Klíčovou komponentou zdymadla byl jez, který sloužil ke vzdunutí vodní hladiny a tím k vytvoření optimální plavební hloubky nad jezem. Skládal se z jezového tělesa založeného ve dně řeky a ze železných sklopných slupic (nosičů), mezi něž byla vložena dřevěná hradla či stavidla. Jezy byly projektovány jako pohyblivé, aby je bylo možno v případě rychlého stoupání vody například při povodních operativně sklopit, a zabránit tak rozlití vody do okolní krajiny. Pro vltavsko-labskou vodní cestu byly původně plánovány výhradně jezy hradlové, vyznačující se jednoduchou konstrukcí a snadnou obsluhou, při pozdějším projektování konkrétních zdymadel však byly některé z nich s ohledem na místní podmínky nahrazeny jezy stavidlovými, případně byla použita kombinace obou typů. V jednom případě se uplatnil i jez mostový, spojující v jedné stavbě jez se silničním mostem přes Vltavu.

Vedlejším produktem jezu však bylo vytvoření migrační překážky pro vodní živočichy, vory a především pro samotné lodě, proto bylo nezbytné každý jez doplnit rybovodem, vorovou propustí a plavebním kanálem s plavidly. Rybovody byly zpravidla umístěny do pobřežního pilíře a umožňovaly primárně rybám obousměrný přechod z jedné zdrže do druhé. Byly tvořeny řadou stupňovitě seřazených komor o šířce 1,5 m, přičemž mezi jednotlivými komorami se nacházely 15 cm silné betonové příčky, opatřené střídavě nalevo a napravo 35 cm vysokými otvory, kudy ryby intuitivně proplouvaly, a překonávaly tak převýšení. Jako vorová propust se označovalo nakloněné koryto podél jezu, kam horem přitékala vzduťatá voda, se kterou se vory splavily dolů pod jez. Propust musela být dostatečně hluboká, aby umožňovala bezpečné splutí i plně naložených vorů. Její délka závisela na velikosti rozdílu hladin nad a pod jezem. Ve spodní části vorové propusti se zřizovaly tzv. klapačky, které zmenšovaly rázovou vlnu, vznikající při styku vodního proudu valícího se z propusti s klidnou vodou pod ní.

Úkolem plavebního kanálu s komorovými a vlakovými plavidly bylo zajistit přechod lodi ze vzduťaté vody nad jezem do spodní vody pod ním či naopak, a to tím způsobem, že loď vplula do plavidla, které se buď naplnilo horní vodou, anebo se vyprázdnilo na úroveň vody spodní, čímž loď překonala stupeň mezi oběma hladinami.

Plnění a prázdnění plavidel probíhalo prostřednictvím obtokových kanálů umístěných v postranních zdech plavidla, z nichž se voda do plavidla přiváděla či z něj odváděla. Komorové plavidlo sloužilo k proplavení jedné lodi, zatímco plavidlo vlakové bylo využíváno k proplutí celého lodního vlaku sestávajícího obvykle ze čtyř lodí. Rozměry komorových plavidel se pohybovaly v rozmezí 73–78 m x 11 m s dobou plnění od 3,5 do 20 minut; vlaková plavidla dosahovala přibližně dvojnásobné délky 137–148 m a šířky 20 m u vltavských a 22 m u labských zdymadel, doba plnění přitom obnášela v závislosti na celkovém objemu plavidla 9–50 minut. Uspořádání plavidel v rámci jednoho zdymadla bylo možné dvěma způsoby: buď se obě plavidla umístila do společné osy ve směru jízdy za sebou, což bylo levnější, avšak méně praktické, nebo se postavila sdruženě vedle sebe tak, aby se každým plavidlem mohly lodě proplavovat nezávisle na tom sousedním. Druhá varianta se uplatňovala zejména u zdymadel, kde se často křížila osobní a nákladní lodní doprava.

Kanalizování Vltavy z Prahy do Mělníka

Kanalizace Vltavy byla zahájena v červenci 1897 výstavbou zdymadla číslo II u Klecan, k jejímu úplnému dokončení pak došlo v roce 1907, přičemž splavněná řeka byla lodní dopravě předána již o rok dříve. Během 10 let existence Kanalisační komise bylo na dolní Vltavě postaveno celkem pět zdymadel – Troja, Klecany, Libčice, Miřejevice a Vraňany-Hořín – jejichž celkový stavební náklad obnášel 20 767 936 K 09 h. Finanční částka alokovaná na jednotlivá zdymadla zahrnovala výlohy na přípravné práce, výkup pozemků, budov a vodních sil včetně odškodnění vlastníků, dále stavební výlohy za zemní práce, samotnou stavbu a železné konstrukce, další položky pak tvořila výstroj zdymadel, služební domky pro jezdné a plavidelníky či zavedení telefonického spojení. Určitý obnos bylo zapotřebí vždy vynaložit také na zalesnění holých strání podél kanalizovaného toku, čímž se mělo primárně zabránit splachování kamení z kopců do řečiště, nezanedbatelný byl však i krajinářský přínos tohoto opatření.

Porovnáním celkové sumy vyplacené z prostředků Kanalisační komise na výstavbu všech vltavských zdymadel a celkové délky kanalizované trati lze dojít k závěru, že jeden kilometr kanalizované Vltavy stál průměrně přibližně 407 000 K. V této souvislosti je zajímavé uvést, že v případě Labe se vzhledem k jeho menšímu spádu, který umožňoval větší délku zdrží, počítalo se stavebním nákladem na jeden kilometr trati v průměrné výši 320 000 K.⁵²

Stavba zdymadla číslo I u Troje byla zahájena na jaře 1899. Již při jeho projektování bylo nutné vyřešit základní problém spočívající v nemožnosti usplavnit úsek mezi Libní a Podbabou v důsledku extrémně malé hloubky. Inženýři Komise se proto roz-

⁵² A. Klír, *Stavby Komise pro kanalizování*, s. 30–33.

hodli obejít nesplavnou část Vltavy prohloubením 3,5 km dlouhého plavebního kanálu, jenž se od vltavského toku odpojil nalevo v oblasti mezi Holešovicemi a Trojou, pokračoval podél Stromovky a zpět do vltavského řečiště se vrátil až u Podbavy. Po levé straně kanálu byla zřízena dlážděná potahová stezka, z pravé strany byl průplav zabezpečen ochrannou hrází před účinky povodní. V korytě kanálu bylo vybudováno několik překladišť – míst rozšířených o 10 m, která umožňovala pohodlné naložení a vyložení obsahu nákladních lodí, nad kanálem byl veden silniční most spojující trojskou obec s Prahou.⁵³

Jak již bylo uvedeno výše, zdymadlo u Troje nebylo, navzdory svému umístění na samém počátku vltavsko-labské vodní cesty určené ke splavnění, prvním vybudovaným vodním dílem tohoto druhu. Jako úvodní bylo zvoleno zdymadlo u Klecan, a to díky své jednoduché konstrukci a rovněž díky skutečnosti, že se jeho provedení dotýkalo minima soukromých práv, čímž byly redukovány problémy s vyjednáváním o odkupu pozemků ležících v blízkosti řeky od jejich vlastníků. Klecanské zdymadlo se tak stalo nejrychleji a současně nejlevněji postaveným zdymadlem ze všech. Realizaci projektu vypracovaného Kanalisační komisí bylo na základě nejjvhodnější nabídky pověřeno stavební podnikatelství A. Lanna v Praze, kterému pak byly v červnu 1898 svěřeny i veškeré budoucí splavňovací práce mezi Karlínem a Mělníkem.

S výstavbou zdymadla č. III u Libčic se začalo v roce 1898 zcela v souladu s původním záměrem Kanalisační komise zahájit každý rok stavbu jednoho zdymadla.⁵⁴ Na rozdíl od prvních dvou zdymadel, kde byly použity čistě hradlové jezy, se v Libčicích kvůli příliš hlubokému řečišti uplatnila kombinace hradlového a stavidlového jezu. Hradlová konstrukce byla použita u levého pole jezu, stavidlová u pravého. Hradlový jez tvořilo 38 slupic a 455 dřevěných hradel, stavidlový jez sestával z 51 slupic a ze stavidlových desek postavených v pěti řadách nad sebou do výšky 4,5 m.⁵⁵ Slupice byly nahoře spojeny dvěma kolejemi vyztuženými plechovými tabulemi, které se používaly jako lávka. Po jedné koleji se pohyboval pojízdny jeřáb, sloužící k vyjímání a osazování stavidel, druhá byla určena pro vozíky, v nichž se stavidla dopravovala na místo určení.⁵⁶

Za unikátní stavbu v rámci soustavy vltavských zdymadel lze označit objekt č. IV u Miřejovic, s jehož stavbou se začalo v roce 1900. Jedinečnost miřejovického zdymadla spočívala v myšlence zavěšení pohyblivého stavidlového jezu na říšský silniční most. Šlo o pozoruhodnou inovaci, šetřící prostor a zjednodušující obsluhu a údržbu

⁵³ B. Tolman, *Zdymadlo u Troje*, *Epocha*, roč. 7, 1902, č. 8, s. 141–146.

⁵⁴ T. Žákavec, *Lanna. Příspěvek k dějinám hospodářského vývoje v Čechách a v Československu*, Praha 1936, s. 104–108.

⁵⁵ J. Podzimek a kol., *Povodí Vltavy*, Praha 1970, s. 74–77.

⁵⁶ A. Klír, *Stavby Komise pro kanalisování*, s. 17–18.

jezu, která vyjma kratšího vídeňského mostu s jezem přes Dunajský kanál neměla v monarchii obdoby. Základ zdymadla Miřejovice tvořil jez o třech polích – v prostředním byla použita konstrukce stavidlového mostového jezu, jehož slupice byly zavěšeny na mostu, přičemž stavidla se pod most v případě potřeby sklápěla, v postranních polích se uplatnila konstrukce klasického jezu hradlového.⁵⁷ Miřejovické zdymadlo bylo postaveno v místě, kudy do roku 1784 vedl most, jenž byl důležitou součástí silničního propojení Prahy s Terezínem; po jeho stržení povodní bylo možné Vltavu překonat pouze přívozem.⁵⁸ Nový most, spojující Veltrusy a Miřejovice, byl postaven na šesti zděných pilířích, tvořících pět polí, přičemž na středním poli byl zavěšen stavidlový jez. Později byly pilíře osazeny věžemi opatřenými valbovými střechami, do nichž byly ukryty mechanismy ovládající jez.⁵⁹

V roce 1902 byla zahájena výstavba posledního vltavského zdymadla č. V Vraňany-Hořín, jehož součástí byl i 10 km dlouhý laterální kanál spojující Vraňany s Hořínem, kterým se obešla říční trať nad Mělníkem vedoucí k soutoku Vltavy s Labem, jež byla ke kanalizování nevhodná.⁶⁰ Na jeho počátku ve Vraňanech se nacházel hradlový jez a malé komorové plavidlo délky 60 m, umožňující pouze lokální plavbu pod vraňanský jez. Splavnění celého úseku dolní Vltavy mezi Prahou a Mělníkem bylo završeno až výstavbou sdrúžených plavidel před ústím plavebního kanálu do Labe u Hořína.⁶¹ Technickou zajímavostí představovalo hořínské komorové plavidlo, které bylo se svým objemem 8 000 m³ největším komorovým plavidlem ve střední Evropě. Doba plnění přitom obnášela pouhých 5 minut a 40 vteřin. Vlakové plavidlo bylo projektováno na objem 27 000 m³ a jeho naplnění trvalo 15 minut a 30 vteřin. Hořínská plavidla, překonávající spád 8,9 m, byla zařízena na elektrický pohon, jež zajišťovala spirálová Francisova turbína s výkonem 30 koňských sil, která byla umístěna ve spodním ohlavi plavidel. Vodu k ní přivádělo potrubí o průměru 80 cm, jež bylo uloženo ve střední zdi oddělující komorové a vlakové plavidlo.

Kanalizování Labe z Mělníka do Ústí nad Labem

Kanalizační práce na Labi byly zahájeny v roce 1903, kdy započala výstavba zdymadla u Dolních Beřkovic, vykazujícího zcela standardní parametry; následovat měla zdymadla u Štětí, Roudnice, Litoměřic, Lovosic a Prackovic.⁶² Splavnění Labe bylo navzdory původním odhadům, které předpokládaly dokončení kanalizačního projektu

⁵⁷ H. Schwab, *O zdymadle u Miřovic*, Technický obzor, roč. 12, 1904, s. 58–59.

⁵⁸ T. Žákavec, *Lanna*, s. 108.

⁵⁹ *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, díl II. H–O, Praha 2002, s. 434.

⁶⁰ A. Klír, *Stavby Komise pro kanalizování*, s. 30.

⁶¹ J. Podzimek a kol., *Povodí Vltavy*, s. 69–71.

⁶² A. Klír, *Stavby Komise pro kanalizování*, s. 9–33.

do roku 1914, završeno až v roce 1936 výstavbou střekovského zdymadla v Ústí nad Labem. Prvotní příčinou celkového zpoždění harmonogramu prací byly události první světové války. Samotná stavba zdymadla u Střekova se pak navíc protáhla na plných 13 let, a to jednak v důsledku obtížného terénu řečiště, jednak vlivem mimořádného rozsahu prováděných prací, které z něj učinily největší stavbu svého druhu v Československu.⁶³

Ještě v roce 1905 však nebylo zcela jisté, jakým směrem se bude usplavňování Labe v následujícím období ubírat. Krátce po dokončení kanalizace Vltavy se totiž při zasedání českého zemského sněmu, jenž měl mimo jiné schvalovat další příspěvek Království českého na pokračování kanalizačních prací na Labi, dostala na pořad jednání otázka, zda by nestačilo kanalizovat jenom úsek mezi Mělníkem a Litoměřicemi s tím, že trať mezi Litoměřicemi a Ústím nad Labem by byla pouze regulována. Koncem září 1905 pak pražská obchodní a živnostenská komora v reakci na prohlášení některých poslanců zemského sněmu svolala na toto téma veřejnou ústní anketu, ve které se její zástupci vyslovili pro setrvání na již schváleném programu kanalizování Labe v celé délce jeho toku mezi Mělníkem a Ústím nad Labem. Dokončení kanalizace Labe dle původního projektu komora považovala za nezbytnou podmínku pro rozvoj racionální vodní dopravy a s ní úzce spojeného průmyslu a obchodu.

Za Kanalisační komisi se ankety zúčastnil stavební ředitel Václav Rubín, jenž připomněl, že otázka způsobu splavnění byla detailně řešena již před započítím kanalizačních prací v 90. letech 19. století a že se již tehdy dospělo k názoru, že vltavskolabská vodní cesta není pro levnější metodu regulační spočívající v pouhém zúžení a prohrábce řečiště vzhledem k nedostatku vody vhodná. Od té doby se stav vody v českých řekách ještě radikálně snížil, proto Rubín jménem Komise jasně deklaroval, že je třeba navzdory zvýšeným nákladům neustupovat od původního programu splavnění Labe kanalizační metodou, jelikož jde o jediný způsob, jak spolehlivě zajistit dostatečnou plavební hloubku po celý rok.

I z projevů ostatních účastníků veřejné ankety jednoznačně vyplynulo, že si přejí pokračování kanalizačních prací dosavadním způsobem. Někteří řečníci také vyjádřili domněnku, že probíhající diskuze, jíž na půdě zemského sněmu inicioval projev německého poslance Maresche a kterou přizívali především představitelé měst s převažujícím německým obyvatelstvem v čele s Ústím nad Labem, není vedena ani tak obavami o odborné aspekty způsobu splavnění jako spíše strachem německých měst z úbytku obchodních příležitostí. Doposud totiž velká labská plavba směřující z Hamburku povětšinou končila právě v Ústí, které tak těžilo ze svého postavení obchodního centra, jehož se ve prospěch Prahy a dalších českých měst ležících

⁶³ *Deset let Československé republiky, svazek druhý, Praha 1928, s. 550–552.*

podél splavňovaných toků nemínilo vzdát.⁶⁴ Ačkoliv v průběhu následujících let došlo zejména z hlediska počtu a rozmístění zdymadel k drobným úpravám – především bylo rozhodnuto o vypuštění zdymadla u Prackovic – samotný proces splavňování Labe pokračoval i po roce 1905 dle původního scénáře kanalizační metodou.

Krátce po vyhlášení výsledků ankety se přistoupilo k výstavbě zdymadla u Štětí, jehož konstrukce se od předchozích vodních děl značně odlišovala. Hlavní rozdíl spočíval ve zvětšení vzdálenosti sousedních slupic hradlového jezu z obvyklých 120–130 cm na rovné 3 m, což umožnilo snížení počtu slupic na 17. Zároveň došlo ke zvýšení jejich nosnosti tím, že k dosavadním vodorovným výztuhám lichoběžníkové slupice přibýly ještě dvě úhlopříčné podpěry. Doposud používané kované slupice byly navíc nahrazeny slupicemi zhotovenými z válcovaných želez spojených nýty. Jelikož byla tato varianta na zpracování jednodušší, a tudíž levnější, plánovalo se její rozšíření i na další labské jezy. Jediná nevýhoda nýťované slupice spočívala v její větší náchylnosti k rezivění, jež byla dána jejím přibližně dvojnásobným povrchem.⁶⁵

Zajímavostí třetího labského zdymadla u Roudnice nad Labem, postaveného v letech 1906–1912, bylo propojení jeho jezu se silničním mostem, který vedle samotného Labe překonával i železniční trať, kvůli čemuž musel disponovat dostatečně vysokými pilíři, aby byla zachována podjezdná výška 5,2 m. Most sestával ze sedmi polí, z nichž tři největší měly rozpětí 57,5 m, a s jezem měl společné pouze pilíře, jinak na sobě byly oba stavební objekty zcela nezávislé.⁶⁶ Nový roudnický most byl vztyčen v místech, kudy vedl již v první polovině 14. století starý most, postavený pražským biskupem Janem IV. z Dražic jako třetí nejstarší kamenný most v Čechách.⁶⁷ Roudnici, která byla za Jana IV. z Dražic definitivně povýšena na město, přineslo zbudování mostu, ve své době jediného pevného spojení obou břehů Labe, mimořádný hospodářský rozkvet, jelikož se díky němu mohla stát křižovatkou obchodních cest a hospodářským centrem svého okolí.⁶⁸

Při konstrukci zdymadla Litoměřice, jehož stavba začala v roce 1909, byla použita stejně jako v případě libčického zdymadla méně obvyklá kombinace hradlového a stavidlového jezu.⁶⁹ Součástí projektu bylo také vybudování překladiště u Litoměřic

⁶⁴ *Stenografický protokol o anketě, požádané obchodní a živnostenskou komorou v Praze dne 20. září 1905 o otázce, zda Labe ze Štětí do Ústí nad Labem má být kanalisováno či pouze regulováno, a o vystrojení holešovického přístavu*, Praha 1905, s. 5–73.

⁶⁵ A. Klír, *Hradlový jez u Štětí na Labi*, *Technický obzor*, roč. 15, 1907, č. 18, s. 149–152.

⁶⁶ T. Žákavec, *Lanna*, s. 113–114.

⁶⁷ V. Chaloupecký – B. Tolman, *Starý kamenný most přes Labe v Roudnici*, *Technický obzor*, roč. 17, 1909, č. 23, s. 175–176.

⁶⁸ V. Chaloupecký – B. Tolman, *Starý kamenný most přes Labe v Roudnici*, *Technický obzor*, roč. 17, 1909, č. 24, s. 182–183.

⁶⁹ J. Podzimek a kol., *Dolní Labe*, Praha 1976, s. 87–97.

a vysypání nízko položených pozemků v nedalekých Počáplech a Českých Kopistech o jeden metr nad vzdutou vodu. Zvláště důkladně bylo zapotřebí proti podmáčení zabezpečit vzácný počáplecký kostel postavený v 18. století Dientzenhoferem.

Výstavba jubilejního 10. zdymadla u Lovosic byla sice zahájena v plánovaném termínu roku 1911, nicméně vzhledem k propuknutí první světové války se stavba protáhla na plných osm let. Během válečného období byly stavební práce v důsledku nedostatku peněz, materiálu a především dělnictva postupně omezovány, až byly s koncem roku 1916 zastaveny úplně. Civilní dělníky, kteří na stavbě chyběli v důsledku všeobecné mobilizace, se sice Kanalisační komise snažila nahradit válečnými zajatci, ti jí však ani přes opakované žádosti nebyli vojenskou správou přiděleni. Lovosické zdymadlo tak mohlo být dokončeno až v poválečném roce 1919, kdy bylo jeho uvedení do provozu s ohledem na očekávanou vysokou poptávku po hnědém uhlí transportovaném vodní cestou považováno za prioritní. Realizace projektu lovosického zdymadla byla stejně jako v případě všech předchozích zdymadel ležících na dolních tocích Vltavy a Labe svěřena stavebnímu podnikatelství A. Lanna, které jej i přes komplikace způsobené světovou válkou úspěšně dokončilo.⁷⁰

Výstavba zdymadla u Střekova, posledního zdymadla nacházejícího se v kompetenci Kanalisační komise, byla započata v roce 1923, kdy si zástupci podnikatelství staveb civilních inženýrů stavebních Nejedlý, Řehák a spol., jemuž bylo provedení zdymadla ve veřejné soutěži přiděleno, převzali staveniště. Střekovskému zdymadlu předcházela rekordních 18,59 km dlouhá zdrž sahající až k lovosickému zdymadlu, přičemž obvyklé parametry přesahovaly rovněž rozměry sdružených plavidel. Vlakové plavidlo bylo projektováno na délku 170 m a šířku 24 m, plavidlo komorové disponovalo stejnou délkou jako plavidlo vlakové, nicméně jeho šířka byla pouhých 13 m.⁷¹ Zdymadlo Střekov se od svých 10 předchůdců lišilo jedním velmi podstatným technickým detailem – chyběla zde vorová propust. Důvod její absence spočíval ve vysokém stavebním nákladu, nepříznivém vlivu na hydroelektrárnu a především v klesající dopravě dříví, jež se oproti předválečnému období snížila na necelou desetinu, což představovalo v průměru 15 proplavených vorů měsíčně.

Zvláštní pozornost byla věnována architektonickým výzdobě dolních ohlaví plavidel, která představovala hranici mezi kanalizovaným a volným Labe. Na základě projektu architekta Františka Vahaly sem byl dopraven 17 t vážící žulový kvádr, do něhož byl na místě vytesán malý státní znak.⁷² Rutinně probíhající stavební práce

⁷⁰ *Jubilejní zpráva*, s. 8–19.

⁷¹ V. Pavloušek, *Stavba Masarykova zdymadla u Střekova*, Časopis československých inženýrů Technický obzor, roč. 35, 1927, č. 7, s. 180–189.

⁷² Týž, *Masarykovo zdymadlo na Labi u Střekova*, Časopis československých inženýrů Technický obzor, roč. 41, 1933, č. 12, s. 165–169.

byly 7. března 1925, v den 75. narozenin prezidenta republiky Tomáše Garrigua Masaryka, přerušeny mimořádnou událostí – slavnostním pojmenováním stavby Masarykovým zdymadlem. Prezident se akce sice osobně nezúčastnil, přítomen byl pouze v podobě sochy umístěné na podiu vedle řečnické tribuny, nicméně i tak byla slavnost pojata velice reprezentativně. Během výstavby zdymadla bylo rovněž u nedalekého Vaňova zřízeno 700 m dlouhé překladiště, napojené vlečkou na nádraží v Ústí nad Labem.⁷³

Dobudováním Masarykova zdymadla u Střekova v roce 1936 bylo završeno 40 let trvající úsilí Kanalisační komise směřující k naplnění jejího původního úkolu, totiž splavnění Vltavy a Labe z Prahy do Ústí nad Labem. Pokračování splavnovacích prací mezi Ústím a státní hranicí již nebylo nutné, protože zde říční trať vykazovala ustálenější průtočné poměry a o 20 cm větší hloubku než plavební dráha nad Střekovem, a byla tudíž pro plavbu lodí a vorů vhodná i ve své nekanalizované podobě.⁷⁴

Splavnění Vltavy v obvodu Prahy a adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní

Splavnění Vltavy v obvodu Prahy

Smysl projektu splavnění Vltavy v Praze spočíval v maximální podpoře lodní dopravy, jejíž rozkvět se v následujících letech očekával v souvislosti s rozvojem rekreační plavby nad Prahou a především s ohledem na probíhající kanalizování dolní Vltavy a dolního Labe, které mělo do hlavního města Království českého přivést i velké labské lodě o mnohasettunové nosnosti. Primárním cílem inženýrů Kanalisační komise proto bylo zredukovat počet jezů, jelikož jeden každý z nich představoval i přes doplnění o plavidla významnou plavební překážku; a navrhnout plavidla tak, aby si osobní a nákladní doprava vzájemně nepřekážely. Vlaková plavidla přitom byla projektována na proplavení vlečného parníku pouze se dvěma loděmi, narozdíl od většího typu použitého u všech plavidel pod Prahou, který umožňoval spolu s vlečným parníkem proplavit hned čtyři lodě. Menší varianta vlakového plavidla byla pro Prahu zvolena z toho důvodu, že se předpokládalo přeložení většiny nákladu již v pražských přístavech, dále proti proudu proto měla pokračovat jen menšina lodí. V roce 1896 byla Vltava uvnitř Prahy přehrazena čtyřmi jezy – šitkovským, staroměstským, novomlýnským a helmovským. Kanalisační komise si vytkla za cíl odstranit dva z nich – staroměstský a novomlýnský – a na místě zbývajících dvou postavit nové pevné jezy, doplněné 12 m širokou vorovou propustí a plavidly.⁷⁵

⁷³ *Jubilejní zpráva*, s. 28–32.

⁷⁴ *Plavební ročenka 1923*, Praha 1923, s. 88.

⁷⁵ A. Kohout, *Splavnění Vltavy v Praze*, Technický obzor, roč. 12, 1904, č. 17, s. 144–146.

Cesta od vypracování projektu na splavnění Vltavy uvnitř Prahy k jeho realizaci nicméně nebyla jednoduchá a protáhla se na několik let. Prvotním problémem bylo zajištění financování akce, jelikož zákon č. 66 z 11. června 1901, o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek, podle kterého se mělo postupovat, ve svém znění pamatoval pouze na splavnění Vltavy z Budějovic do Prahy, samotná Praha v něm zpočátku obsažena nebyla. O nápravu se museli postarat čeští poslanci, kteří zahrnutí Prahy do rámce vodních cest prosadili. Druhý problém spočíval v komplikovaném jednání s vlastníky o výkupu vodních sil a mlýnských objektů, určených ke zrušení. Stavba zdymadla u ostrova Štvanice (helmovský jez) tak mohla být zahájena až roku 1907, s budováním žofínského zdymadla (šitkovský jez) se začalo o čtyři roky později.⁷⁶

Veřejné soutěže na realizaci zdymadla Štvanice se zúčastnilo devět subjektů, z jejichž nabídek byly jako nejvýhodnější vybrány oferty firem Kapsa & Müller a stavebního podnikatelství A. Lanna, které celou stavbu – vyjma vodní elektrárny umístěné na jižní špičce Štvanického ostrova a dobudované až roku 1913 – dokončily v roce 1911.⁷⁷ Štvanické zdymadlo se skládalo ze dvou pevných jezů, vorové a rybí propusti při levém břehu Vltavy a ze sdružených plavidel. Větší z jezů, nacházející se v hlavním vltavském toku, nahradil původní helmovský jez postavený v roce 1398, po kterém převzal i svůj název. Nový jez dosahoval délky 164 m a vytvářel spád 4,7 m. Menší jez byl navržen v pravém rameni Vltavy pod Hlávkovým mostem, byl dlouhý 58 m a jeho spád činil 2,5 m. Plavidla byla postavena vedle sebe při pravém břehu Štvanického ostrova – komorové disponovalo rozměry 55 x 11 m s dobou plnění 5 minut, vlakové mělo parametry 175 x 11 m a plnilo se 11 minut.⁷⁸ Domek pro plavidelníka a pomocné dělníky, navržený architektem Františkem Sanderem, byl postaven u dolního ohlavi komorového plavidla. Do všech místností v domě byl zaveden elektrický proud, kuchyních a na toaletách byla k dispozici voda z obecního vodovodu, kancelář a plavidelníkův byt byly navíc vybaveny telefonem.⁷⁹

Součástí stavebních prací tvořily rovněž terénní úpravy ostrova Štvanice, jehož jižní část byla vysypána nad nejvyšší známou velkou vodu a určena pro vybudování zábavních a sportovních objektů, uvažovalo se zde i o zřízení zoologické zahrady; severní část byla ponechána s dosavadní niveletou a měla být proměněna v lidový sad. V souvislosti se zrušením novomlýnského jezu a s úpravami nábřeží, které se rozšířilo na úkor vltavského řečiště, došlo k odříznutí Nových, Loděckých a Helmovských

⁷⁶ Týž, *Stavby pro plavbu na Vltavě uvnitř města Prahy*, Technický obzor, roč. 29, 1921, č. 16, s. 65–66.

⁷⁷ V. Pavloušek, *Zdymadlo u Štvanice*, Technický obzor, roč. 21, 1913, č. 5, s. 33–36.

⁷⁸ J. Podzimek a kol., *Povodí Vltavy*, s. 86–88.

⁷⁹ V. Pavloušek, *Zdymadlo u Štvanice*, Technický obzor, roč. 21, 1913, č. 7, s. 49–53.

mlýnů od přísunu vody. Celá skupina mlýnů proto byla vykoupena a následně zbořena a na vzniklé ploše měla vyrůst nová obchodní čtvrť. Jediné mlýny, které v této lokalitě zůstaly zachovány, byly Šaškovy mlýny, k nimž se voda přiváděla dvěma kanály se vtokem u Hlávkova mostu.⁸⁰

Na základě výběrového řízení bylo provedení zdymadla Žofín (Smíchov) svěřeno pražské firmě František Schön a synové, jež stavební práce zahájila v srpnu 1911, realizace zdymadla včetně architektonické výzdoby pak byla završena roku 1922. Žofínské zdymadlo zahrnovalo dva pevné jezy – šítkovský a staroměstský, oba doplněné vorovou propustí umístěnou uprostřed jezu – a dvojicí plavidel. Komorové plavidlo se nacházelo u levého břehu Žofínského ostrova a vzhledem ke své poloze sloužilo především rekreačním parníkům k plavbě od jihu pouze do zdrže staroměstského jezu.⁸¹ Pro překonání spádu obou jezů bylo zapotřebí využít vlakového plavidla situovaného mezi Židovským ostrovem a Ferdinandovým nábřežím, jehož rozměry byly stejně jako v případě komorového plavidla totožné s parametry štvanických plavidel.⁸² Stavba plavidla byla provedena podle návrhu Františka Sandera – za její dominantu lze považovat využití kyklopského kamenného zdiva v kombinaci s geometrizovanými prvky z umělého kamene. Umělecky hodnotné zpestření jinak utilitární technické stavby obstaraly plastiky od sochaře Josefa Pekárka z roku 1916 znázorňující alegorii Vltavy a jejích čtyř přítoků, umístěné na říční zdi.⁸³

Šítkovský jez o spádu 1,36 m dosahoval délky 280 m, byl navržen jako dřevěný s kamennou výplní tzv. pražského typu a vynikal lomeným půdorysem. Staroměstský jez, postavený na místě středověkého jezu pocházejícího z roku 1241, disponoval stejnou konstrukcí jako šítkovský jez, nicméně byl delší, měl menší spád a vyznačoval se šikmým půdorysem.⁸⁴

Stěžejní součástí přípravy na výstavbu každého zdymadla bylo zajištění výkupu pozemků a vodních sil, dotčených stavbou. Za předem stanovenou smluvní cenu se vykupovala pole, louky, zahrady, pastviny i neplodná půda ležící podél kanalizovaného toku. Některé pozemky byly využity pouze v průběhu stavebních prací a po jejich skončení mohly být původním majitelům spolu s vyplacením příslušného odškodného za dočasné užívání navraceny. V krajních případech bylo možno aplikovat i institut vyvlastnění. Složitější jednání byla vedena s majiteli vodních sil, především s mlynáři a vlastníky závodů odkázaných na vodní pohon, ale také s osobami, kterým náleželo právo rybolovu, přívozu, dobývání ledu a písku, provozování plovárny apod. Ti všichni

⁸⁰ Týž, *Zdymadlo u Štvanice*, Technický obzor, roč. 21, 1913, č. 6, s. 41–46.

⁸¹ A. Kohout, *Stavby pro plavbu na Vltavě*, Technický obzor, s. 65–69.

⁸² J. Podzimek a kol., *Povodí Vltavy*, s. 91–92.

⁸³ L. Beran – V. Valchářová (eds.), *Pražský industriál. Technické stavby a průmyslová architektura Prahy*, Praha 2005, s. 154.

⁸⁴ J. Podzimek a kol., *Povodí Vltavy*, s. 88–90.

byli existenčně závislí na řece v její nekanalizované podobě, proto bylo nezbytné dojednat s jedním každým z nich podmínky, za nichž by byli ochotni se svých práv souvisejících s užíváním vodní síly vzdát.⁸⁵

Výkupy předcházející zahájení splavňovacích prací v obvodu Prahy byly započaty po desetiletí trvajících jednáních v roce 1907 a týkaly se převážně mlýnských realit včetně jejich vnitřního zařízení a vodních práv. Celkem bylo vykoupeno 29 mlýnů o 1 230 koňských silách, přičemž 21 z nich bylo hned po svém převzetí Kanalisační komisí propachtováno povětšinou svým původním majitelům, a to až do doby, kdy si postup stavebních prací vynutil jejich zbourání.⁸⁶ Posledními vykoupenými mlýny se stala čísla popisná 87 a 90 na Smíchově, tedy Pardubův a Karpelesův mlýn, pozdější sídlo Kanalisační komise. Zatímco s majiteli mlýnských realit se zástupcům Kanalisační komise podařilo na podmínkách výkupu nakonec vždy dohodnout, v případě Primátorského⁸⁷ a Židovského ostrova se muselo přistoupit k aplikaci tzv. vyvlastňovacího zákona z roku 1878⁸⁸, na jehož základě mohla být předmětná věc po složení soudem stanovené ceny státní mocí okamžitě vyvlastněna.⁸⁹

Myšlenka kanalizování nejdůležitějších vodních toků na území Čech byla od počátku především odbornou veřejností vnímána veskrze kladně a byly do ní vkládány velké naděje. Bylo zřejmé, že význam kanalizačního projektu značně přesáhne primární cíl umožnění rozmachu obchodní plavby a že se pozitivně odrazí i v dalších odvětvích národního hospodářství, počínaje oblastí zaměstnanosti. Práce na výstavbě a vybavení jednotlivých zdymadel totiž poskytovaly obživu mnoha podnikatelům, živnostníkům a především stovkám dělníků. Přispěly rovněž k rozvoji průmyslu stavebních hmot, strojírenství a dalších příbuzných oborů. Hotové kanalizační stavby se pak osvědčily zejména v suchých letech, kdy bylo v jejich blízkosti navzdory všeobecnému nedostatku k dispozici vždy potřebné množství vody, kterou byly zásobovány obecní studny, požární nádrže i chovné rybníky a díky jejímuž stabilnímu průtoku se dařilo ředit odpadní vody produkované zvláště továrnami a volně vypouštěné do řek, a zamezovat tak šíření zdravotních rizik.⁹⁰

⁸⁵ *Druhá výroční zpráva Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách o činnosti její za rok 1898*, Praha 1899, s. 21–25.

⁸⁶ *11. výroční zpráva*, s. 38–39.

⁸⁷ Dnešní Rohanský ostrov. **M. Laštovka a kol.**, *Pražský uličník*, díl 2., s. 147–148.

⁸⁸ Zákon č. 30 ze dne 18. února 1878 ř. z. se původně týkal vyvlastnění pouze za účelem stavby a provozování železnic, nicméně paragrafem 13 zákona č. 66/1901 byla umožněna jeho aplikace i v případě stavby vodních drah. *Zákon o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek ze dne 11. června 1901*, s. 217.

⁸⁹ *12. výroční zpráva*, s. 40–41.

⁹⁰ **B. Müller**, *Kanalizování Vltavy a Labe v Čechách a jeho význam nyní i do budoucnosti*, *Obzor národohospodářský*, roč. 10, 1905, s. 362–365.

Adaptace holešovického přístavu v Praze na přístav obchodní

Na území dnešní Prahy bylo na počátku 20. století v provozu pět přístavů – nejstarší karlínský, jenž se začal ke kotvení lodí využívat již roku 1822 a po svém rozšíření v 90. letech byl schopen pojmut až 40 lodí; podolský přístav zřízený v roce 1869, který byl vzhledem ke své menší hloubce určen primárně nevelkým plavidlům a lodím náležejícím členům Yacht Klubu; libeňský přístav postavený v 90. letech 19. století ve starém mlýnském rameni, jenž mohl poskytnout kotviště asi 16 labským lodím; smíchovský přístav dokončený v roce 1903, který byl se svojí délkou 1 400 m a šířkou 110 m největším přístavem na vltavsko-labské vodní cestě a který sloužil především pro přezimování až 200 vorů a přibližně stejného počtu lodí; a konečně přístav holešovický, na jehož pozdější přestavbě se Kanalisační komise podílela vypracováním příslušného projektu.⁹¹

Holešovický přístav byl vybudován v letech 1892–1894 stavebním podnikatelstvím Vojtěcha Lanny v lokalitě Na Maninách a zpočátku sloužil pouze jako přístav ochranný. Dosahoval délky 750 m, šířky 100 m a hloubka vody činila 2 m, což umožňovalo využití přístavu až 160 velkými labskými plavidly.⁹² Úprava přístavu v Holešovicích tak, aby vyhovoval potřebám obchodu, byla zahájena v roce 1905 vypracováním projektu, který zahrnoval spojení přístavu vlečnou drahou s železniční stanicí Holešovice-Bubny a zřízení přístavního nádraží, vybavení přístavu veškerými přístroji a pomůckami, sloužícími k překládání zboží, a rovněž výstavbu skladů, celních budov a bytů pro úředníky. Holešovický přístav měl i nadále sloužit jako zimoviště lodí a měla zde být zprovozněna loděnice pro opravu poškozených lodí.⁹³

Stavební práce byly vzhledem ke svému odlišnému charakteru rozděleny do dvou částí. Vybudování přístavní dráhy od hranic bubenského nádraží až do přístavu a v přístavním nádraží samotném bylo zadáno podnikatelství staveb František Schön a synové, výstavba celního skladu a budov pro personál celní expozitury a pro železniční zřízence byla svěřena pražskému architektovi a staviteli Čeňku Gregorovi, jenž vycházel z návrhu Františka Sandera. Schönova firma získala kromě výše uvedeného rovněž zakázku na prohloubení holešovického přístavu o 80 cm na celkových 2,80 m.⁹⁴ Všechny provedené práce si vyžádaly úhrnného nákladu 2 875 000 K. K další přestavbě a rozšíření obchodního a ochranného přístavu v Holešovicích pak došlo až v letech 1926–1928, a to v souvislosti s přeložením koryta vltavského toku.⁹⁵

⁹¹ *Plavební ročenka 1923*, s. 94–98.

⁹² J. J. Outrata, *Obchodní a ochranný přístav v Holešovicích. Příspěvek k poznání industriální architektury v Praze*, Staletá Praha XXIII. Pražské památky 19. a 20. století, Praha 1997, s. 161.

⁹³ A. Klír, *Stavby Komise pro kanalisování*, s. 33–37.

⁹⁴ *10. výroční zpráva*, s. 20–21.

⁹⁵ P. Fojtík, *Holešovická přístavní dráha se stých narozenin nedočkala*, DP kontakt. Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, roč. 15, 2010, č. 5, s. 32–35.

Využití vodních sil

V červenci 1919 byl vydán zákon o soustavné elektrizaci státu, jenž jako významný zdroj energie prosazoval využití vodní síly namísto předchozí jednostranné orientace na energii získávanou spalováním uhlí.⁹⁶ Podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie tehdy v Československu představoval přibližně 7 %.⁹⁷ Pole působnosti Kanalisační komise se přijetím uvedeného zákona rozšířilo o přípravu projektů na využití vodních sil, potažmo na výstavbu hydroelektráren při budovaných zdymadlech na Vltavě a Labi v trase z Prahy do Ústí nad Labem. Kanalisační komise sice dbala na využití vodní síly při svých stavbách již od svého vzniku, počáteční plány však byly dosti skromné – vygenerovaná energie měla pokrýt pouze energetickou spotřebu samotného zdymadla, což byl i případ hydroelektrárny při hořínském zdymadle, postavené podle projektu vypracovaného Františkem Křížíkem a uvedené do provozu v roce 1905.

Širšího užítu měly dosáhnout vodní elektrárny u Štvanice a Těšnova, jejichž základy byly položeny již roku 1908, avšak vodoprávní povolení k využití vodní síly získaly až o šest let později. Dotčené úřady se obecně stavbě hydroelektráren na kanalizovaných tocích zpočátku bránily z obav před narušením vhodných podmínek pro plavbu. Obě rozestavěné elektrárny byly následně pronajaty pražské obci na dobu 50 let za roční nájem 25 000 K, k čemuž bylo nutné připočítat částku 334 000 K, kterou si Kanalisační komise účtovala za vybudování základů. Další náklady město čekaly v souvislosti s dokončením stavby elektráren a s jejich vybavením potřebným strojním a elektrickým zařízením. Praze se však veškeré výdaje záhy bohatě vyplatily, když také díky využití vodní energie neměla ani během první světové války výrazné problémy se zásobováním elektrickou energií.

V předválečném období byla vyhotovena ještě studie o využití vodní síly při zdymadlech číslo XI a XII u Prackovic a Střekova – na základě doporučení autora studie, Elektrotechnické společnosti akciové dříve Kolben a spol. ve Vysočanech, Komise rozhodla o sloučení dvou výše uvedených zdymadel v jedno u Střekova, které mělo být doplněno hydroelektrárnou. V průběhu tří let následujících po vydání zákona o soustavné elektrizaci státu ministerstvo veřejných prací pověřilo Kanalisační komisi, aby připravila vodoprávní řízení a plány pro zadání staveb několika vodních elektráren. Uvažovalo se o lokalitách u Slovanského ostrova, u Štvanice a Těšnova, v Troji, v Libčicích, u Miřejovic, v Hoříně a u Dědibab.

⁹⁶ *Deset let Československé republiky, svazek druhý*, Praha 1928, s. 581.

⁹⁷ M. Kubín, *Rozvoj prvků elektrifikace*, in: I. Smolka a kol., *Studie o technice v českých zemích V. 1918–1945* (1. část), Praha 1995, s. 122.

U Slovanského ostrova Komise plánovala postavit hydroelektárnu se dvěma Kaplanovými turbínami o výkonu 365 koňských sil, které by ročně vyrobily 3 500 000 kWh elektrické energie při výrobní ceně 16,5 h za jednu kWh. Lokalizována měla být mezi krajními budovami Šitkovských mlýnů. Elektrické podniky hlavního města Prahy však o zapojení elektrárny do rozvodné sítě neprojevíly zájem, tudíž byla její realizace prozatímně odložena, nicméně ani v budoucnu zde žádná vodní elektrárna nevznikla.

V případě hydroelektáren u Štvanice a Těšnova, dokončených v letech 1913–1914, se nemělo jednat o stavbu na zelené louce, nýbrž o rekonstrukci stávajících provozů, které vlivem zastaralých technologií dosahovaly jen 63 %, resp. 73 % svého možného výkonu. Kanalisační komise proto vypracovala tři varianty, jak výkon elektáren zvýšit. První z nich počítala s výstavbou nové elektrárny těsně přiléhající k původní štvanické elektrárně a měla zajistit roční výrobu 10 248 000 kWh elektrické energie s výrobní cenou 11,3 h za jednu kWh. Druhá varianta vycházela z premisy, že stará elektrárna na Štvanici bude zrušena a na jejím místě vyroste nová, jež bude ročně vyrábět 19 788 000 kWh elektrické energie při výrobní ceně 7,5 h za jednu kWh. Poslední zamýšlená varianta se zdála být nejvýhodnější, jelikož slibovala výkon nové elektrárny ve výši 23 558 000 kWh elektrické energie za rok, přičemž výrobní cena jednoho kWh byla vypočtena na 6,7 h. Nastíněná alternativa předpokládala likvidaci nejen štvanické, ale i těšnovské hydroelektárny, což však na počátku 20. let ještě nebylo realizovatelné. Přes turbíny elektrárny na Těšnově totiž proudila voda nezbytná k proplachování karlínského přístavu, kam ústily městské stoky ze Žižkova a z velké části Vinohrad. Zánik těšnovské elektrárny tak byl možný až ruku v ruce se svedením splašků do městské čistírny odpadních vod v Bubenci. Zajímavé je, že architektonický návrh na rekonstrukci budovy štvanické hydroelektárny počítal ve všech variantách se snesením její věže.⁹⁸

Vodní elektrárna na Těšnově byla nakonec zrušena v roce 1929 současně se zánikem karlínského přístavu. Hydroelektárna na Štvanici se přístavby nedočkala, prošla pouze modernizací s cílem zvýšení výkonnosti, přičemž její charakteristická věžička zůstala zachována. Provoz štvanické elektrárny byl ukončen v roce 1972, nicméně již v letech 1984–1987 zde proběhla rozsáhlá rekonstrukce vedoucí k jejímu opětovnému uvedení do chodu. Vyrobená elektrická energie tak prostřednictvím rozvodné sítě dodnes zásobuje Prahu.⁹⁹

Projekt vodní elektrárny v Troji sliboval ročně vygenerovat 17 165 000 kWh elektrické energie při výrobní ceně 17 h za jednu kWh. Voda měla být do hydroelektárny přivedena čtyři metry hlubokým náhonem, na jehož začátku bylo projektováno plovoucí svodidlo s ponořenou stěnou, eliminující průnik nežádoucích předmětů do

⁹⁸ *Jubilejní zpráva*, s. 68–73.

⁹⁹ *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, díl III. P–S, Praha 2003, s. 250–251.

náhonu.¹⁰⁰ Návrh hydroelektrárny byl v létě roku 1920 předložen ministerstvu veřejných prací, které jej obratem schválilo a nařídilo vypsání veřejné soutěže na realizaci stavby. Zakázka měla být svěřena podnikatelství Lanna, avšak těsně před podpisem smlouvy vystoupili představitelé Státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí s tím, že existuje konkurenční projekt inženýrů Karbana a Schwarzera, který řeší regulaci Vltavy od Pelc-Tyrolky po Podbabu a zahrnuje také návrh trojské hydroelektrárny. Kanalisační komise byla následně pověřena srovnáním obou variant, z něhož vyplynulo, že její původní projekt je po stránce hydrologické, plavební a především finanční nejméně výhodný, jelikož předpokládá nejvyšší stavební náklady i nejvyšší výrobní cenu elektrické energie. Návrh inženýrů Karbana a Schwarzera vedle Státní regulační komise podporovaly jenom Pražské Vzorkové Veletrhy, jimž se zamlouval jeden z nápadů obsažených v regulační studii, a sice přeložení státní dráhy u výstaviště, díky kterému by došlo k podstatnému rozšíření výstavní plochy.¹⁰¹ Vzhledem k přetrvávajícím protichůdným názorům zde ve sledovaném období hydroelektrárna postavena nebyla, malá vodní elektrárna se dvěma Kaplanovými turbínami o výkonu 670 kW tu byla vybudována až v roce 1977.¹⁰²

Jediná vodní elektrárna ze všech nacházejících se v kompetenci Kanalisační komise, kterou se podařilo ještě do konce 20. let nejen navrhnout a úspěšně projednat, ale rovněž postavit, byla hydroelektrárna v Miřejovicích, disponující pěti Francisovými turbínami s roční výrobou elektrické energie 17 500 000 kWh. Vybudována byla v letech 1923–1926 podle projektu inženýrů Komise, do plného provozu byla uvedena v roce 1927. Její realizace přišla celkem na 38 mil. Kč, z čehož 20 mil. Kč uhradil stát a země, 18 mil. Kč připadlo na vrub Elektrárenského svazu středočeských okresů v Praze s. r. o., jemuž byla hydroelektrárna na dobu 50 let pronajata a do jehož rozvodné sítě měla být vyrobená elektrická energie také dodávána.¹⁰³ Miřejovická vodní elektrárna vybudovaná v secesním slohu je dnes hodnotnou architektonickou památkou, nicméně její největší význam spočívá v tom, že je do současnosti schopna vyrábět elektrickou energii, a to stále díky pěti Francisovým turbínám o celkovém výkonu 3 570 kW.¹⁰⁴

Poslední lokalitou, o níž se v této době v souvislosti s využitím vodní energie uvažovalo, byl prostor vraňansko-hořínské laterálního kanálu, kde se plánovala výstavba moderní hydroelektrárny na místě staré, málo výkonné elektrárny v Hoříně z počátku 20. století. Hořínskou vodní elektrárnu pak měla na druhém konci

¹⁰⁰ V. Pavloušek, *Elektrárny na Vltavě pod Prahou*, Časopis československých inženýrů Technický obzor, roč. 34, 1926, č. 12, s. 218–220.

¹⁰¹ *Jubilejní zpráva*, s. 73–80.

¹⁰² *Technické památky*, díl III., s. 356.

¹⁰³ *Jubilejní zpráva*, s. 80–96.

¹⁰⁴ *Technické památky*, díl II., s. 434.

průplavu doplnit výkonem menší hydroelektrárna u Dědibab nedaleko Vraňan, přičemž celková roční výroba elektrické energie obou elektráren se odhadovala na 37 500 000 kWh s výrobní cenou jednoho kWh ve výši 8 až 11 h. Studie, které Kanalisační komise zpracovávala, se zabývaly zejména otázkou, jak přivést k projektovaným elektrárnám dostatek vody a přitom sníženým vodním stavem neomezit plavbu. Dospělo se k názoru, že zatímco v zimním období, kdy se plavba v hořínském průplavu neprovozovala, lze využít veškeré vody protékající kanálem, v plavebním období bude moci elektrárna spotřebovat jen takové množství vody, které se rozsahu plavby žádným způsobem nedotkne. Jelikož by tato podmínka za stávající situace nemohla být splněna, bylo navrženo prohloubení koryta o 90 cm a zvýšení vzdutí vraňanského jezu o 50 cm.¹⁰⁵ Navzdory promyšlenému technickému řešení se však vraňansko-hořínský kanál nové hydroelektrárny dočkal až v roce 1996, kdy zde vznikla malá vodní elektrárna s jednou Francisovou turbínou o výkonu 30 kW.¹⁰⁶

Na základě propočtů provedených Kanalisační komisí ve 20. letech bylo vyhodnoceno, že pokud by byly všechny projektované vodní elektrárny na dolní Vltavě zprovozněny, ročně by dohromady vyrobily 147 223 000 kWh¹⁰⁷ elektrické energie. Výrobní cena jednoho kWh by přitom byla v průměru o polovinu nižší než u parních elektráren v Holešovicích a Ervěnicích, které měly ve třetí dekádě 20. století dominantní postavení na trhu s elektrickou energií. Potíže by vltavské hydroelektrárny neměly ani s odbytem vygenerované energie – například elektrický proud vyrobený štvanicou a trojskou elektrárnou se plánoval využít jako hlavní zdroj pražských elektrických podniků. Elektřina dodávaná modernizovanou hořínskou elektrárnou zase měla být spotřebována v místním zemědělství a průmyslu, případně mohla posloužit při elektrifikaci železničních tratí ústících ze severu do Prahy.¹⁰⁸

Nepříznivou bilanci počtu vybudovaných vodních elektráren vylepšovala dolnolabská hydroelektrárna u Střekova, dokončená v roce 1936, která se zařadila mezi nejlepší elektrárny svého druhu v Evropě. Její výstavbu, probíhající v nepříznivém období první poloviny 30. let, kdy se podstatná část světa včetně Československa potýkala s hospodářskou krizí, však provázely protesty veřejnosti, která v době úspor odmítala státní investice do nákladných projektů s nejistou rentabilitou. Zastánci elektráren oponovali, že investice státu obecně jsou právě v krizovém období zapotřebí, jelikož se díky nim podaří zaměstnat tisíce pracovníků různých profesí, kteří by

¹⁰⁵ *Jubilejní zpráva*, s. 96–105.

¹⁰⁶ *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, díl IV. Š–Ž, Praha 2004, s. 183.

¹⁰⁷ Údaj zahrnuje i hodnotu 48 000 000 kWh, což je odhad množství elektrické energie, kterou by mohla vyrobit libčická hydroelektrárna. Podrobná studie na využití vodní síly při zdyždle v Libčicích totiž ve sledovaném období vyhotovena nebyla. V. Pavloušek, *Elektrárny na Vltavě pod Prahou*, Časopis československých inženýrů Technický obzor, s. 224.

¹⁰⁸ Tamtéž, s. 224–225.

jinak byli odkázáni na podporu v nezaměstnanosti. Navíc v případě hydroelektráren vznikají užitečné, strategicky významné podniky, které jsou na rozdíl od jiných staveb schopny v horizontu několika let od svého uvedení do provozu splatit finanční prostředky věnované na jejich výstavbu a vybavení.

Vodní elektrárna Střekov byla v době zpracování projektu navržena do silně průmyslové oblasti, jež skýtala jistotu využití veškeré vygenerované elektrické energie. Vlivem hospodářské krize se však situace na Ústecku změnila – spotřeba energií poklesla a navíc začaly být zdejší podniky zásobovány elektřinou z parní elektrárny v Trmicích. Střekovská hydroelektrárna se tak zpočátku potýkala s problémy s odbytem vyrobené elektřiny. Ty se vyřešily až v souvislosti s jejím převzetím akciovou společností Ústřední elektrárny, které se rychle podařilo získat důležitého odběratele, ústecký chemický spolek. Především však ke státem postavenému zdymadlu a elektrárně připojila budovu rozvodny a spojovací vedení do parní elektrárny Ervěnice. Dalším krokem pak bylo napojení střekovské vodní elektrárny přes Toušeň na Prahu, čímž se uzavřela druhá větev zásobující hlavní město elektřinou z Ervěnic (první větev vedla po trase Ervěnice – Louny – Slaný – Praha). Střekovská hydroelektrárna tak byla plně zasazena do rámce soustavné elektrifikace.¹⁰⁹

Elektřina zde byla vyráběna rotací tří Kaplanových turbín o hltnosti 100 m³/s a celkovém výkonu 18 000 kW. Množství vygenerované elektrické energie ve srážkově průměrném roce kolísalo mezi 86 a 104 mil. kWh¹¹⁰, což představovalo více než pětinasobek výkonu mířejovické hydroelektrárny. Především díky zapojení hydroelektrárny Střekov do rozvodné sítě se podíl vodních elektráren na celkové výrobě elektrické energie v Československu během meziválečného období zdvojnásobil a v roce 1938 dosahoval již zhruba 15 %.¹¹¹

Charakteristika lodní dopravy v letech 1896–1931

Veškerá vodní doprava provozovaná na Vltavě mezi Vyšším Brodem a Mělníkem, na vltavských přítocích Malši, Nežárce, Lužnici, Blanici, Otavě, Sázavě a Berounce a na středním Labi se ve sledovaném období řídila policejně plavebním řádem vydaným již v roce 1854. Obsah řádu tvořila konkrétní ustanovení týkající se všech podstatných oblastí plavby lodí a vorů – instrukcemi určujícími počet plavců na plavidle a množství přepravovaného nákladu počínaje, přes předpisy udávající rozměry plavidla až po pravidla chování posádky během plavby. Jednotlivé paragrafy řešily

¹⁰⁹ F. Šembera, *Nové vodní elektrárny: Vrané – Střekov*, Elektrotechnický obzor, roč. 25, 1936, č. 12, s. 179–181.

¹¹⁰ Týž, *Nové vodní elektrárny: Vrané – Střekov*, Elektrotechnický obzor, roč. 25, 1936, č. 38, s. 603–606.

¹¹¹ M. Kubín, *Rozvoj*, s. 122.

například optimální bezpečnostní vzdálenost mezi plavidly, způsob předjíždění pomalejšího plavidla rychlejším či zásady přepravy střelného prachu, který mohl být transportován pouze v noci, a to na lodích označených černým praporem. Zapovězeno bylo ničení a přemísťování plavebních značek a výstražných znamení, plavba za mlhy i výkon tzv. pobřežního práva¹¹². Zvláštní ustanovení se pak vztahovalo k volnému plavení schwarzenberského dříví, jež mělo být navzdory komplikacím, které působilo plynulé plavbě lodí a vorů, vzhledem ke svému značnému hospodářskému významu pro celou vltavskou trať včetně Prahy zachováno.¹¹³

Vodní dopravu na Labi v úseku vymezeném městy Mělník a Hamburk upravoval policejní řád z roku 1894 vydaný c. k. ministerstvem obchodu ve spolupráci s císařskou německou vládou. Podobně jako vltavský stanovoval i labský plavební řád ve svých pěti desítkách paragrafů základní pravidla pro plavbu lodí a vorů a specifikoval i řešení nejrůznějších situací, které při plavebním provozu mohly nastat. Určoval také průměrnou jízdní rychlost lodního vleku, jež byla odvislá od charakteru labského toku. Nejvyšší rychlost – 4 km/hod. – mohla plavidla vyvinout v úseku mezi Magdeburkem a Hamburkem, na našem území se musela pohybovat pomaleji, rychlostí 3–3,5 km/hod. Značnou pozornost věnoval také detailnímu popisu všech vizuálních i akustických signálů, používaných v lodní dopravě. Hned v úvodu proto byly vymezeny klíčové pojmy jako jasné a mdlé bílé světlo, lišící se využitím svítliny z bezbarvého průhledného, respektive bílého mléčného skla, délka trvání krátkého a dlouhého zapísknutí, značícího výstrahu, či definice noci, kterou se ve smyslu plavebního řádu rozuměl časový úsek, počínající půl hodiny po západu slunce a trvající až do půl hodiny před jeho východ. Provoz na jednotlivých vltavských a labských zdymadlech pak upravovaly zvláštní plavební předpisy.¹¹⁴

Vývoj nákladní lodní dopravy ve sledovaném období lze co do objemu vyvezeného a dovezeného zboží vyčíst z následujících grafů (graf 1, graf 2). Ze srovnání množství přepraveného zboží je patrné, že české země byly orientovány proexportně, přičemž nejvyšší hodnota vývozu byla zaznamenána v roce 1903 (2 067 547 t).¹¹⁵ V poválečném období se – především kvůli rostoucímu podílu železniční dopravy – předválečných výsledků již dosáhnout nepodařilo; výjimku tvořil rok 1926, kdy

¹¹² Pobřežní právo umožňovalo majitelům říčních břehů zmocnit se lodního nákladu, jakmile se plavidlo z jakéhokoliv důvodu dotklo břehu v jejich vlastnictví. A. Machát, *Dunaj*, Vídeň 1935, s. 75.

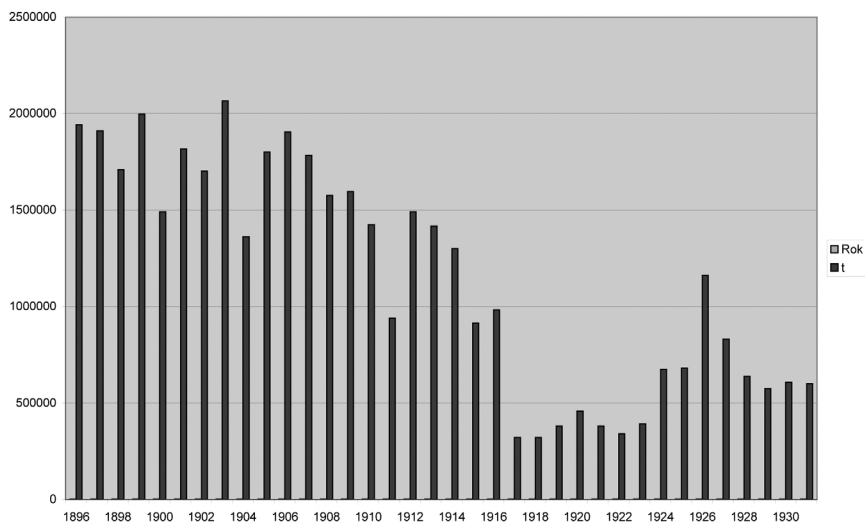
¹¹³ *Vynešení, vydané od c. kr. místodržícího dne 10. února 1854, jímžto se pro lodní a vorní plavbu po Moldavě od Vyššího Brodu až k Mělníku, potom pro vedlejší řeky Moldavy vyhláší nový předpis v příčině policie říčné*, č. 6 Zemského Věstníku vládního pro království České, oddíl II, částka II.

¹¹⁴ *Nařízení ministeria obchodního ve shodě s ministeriemi věcí vnitřních a orby ze dne 3. března 1894 o policejním řádě pro plavbu lodí a vorů na Labi*, č. 17 Zákonníku zemského království Českého, částka VIII.

¹¹⁵ K. Malík, *Deset let československé statistiky vodní dopravy*, Praha 1934, s. 12.

vzhledem k dlouhodobé stávce v anglickém uhelném průmyslu došlo k výraznému nárůstu objemu kamenného i hnědého uhlí určeného na export, což se pozitivně odrazilo na celkové hodnotě vývozu v uvedeném roce (1 161 092 t).¹¹⁶ Z hlediska dovozu byl nejsilnější rok 1912 (297 268 t). Naopak nejhorších výsledků bylo dosaženo v posledních letech první světové války – u exportu v roce 1917 (319 818 t), import se svého dna dotkl o rok později (52 593 t).¹¹⁷

Graf 1: Objem nákladní lodní dopravy na vltavsko-labské vodní cestě mezi Prahou a Ústím nad Labem v letech 1896–1931: vývoz do zahraničí

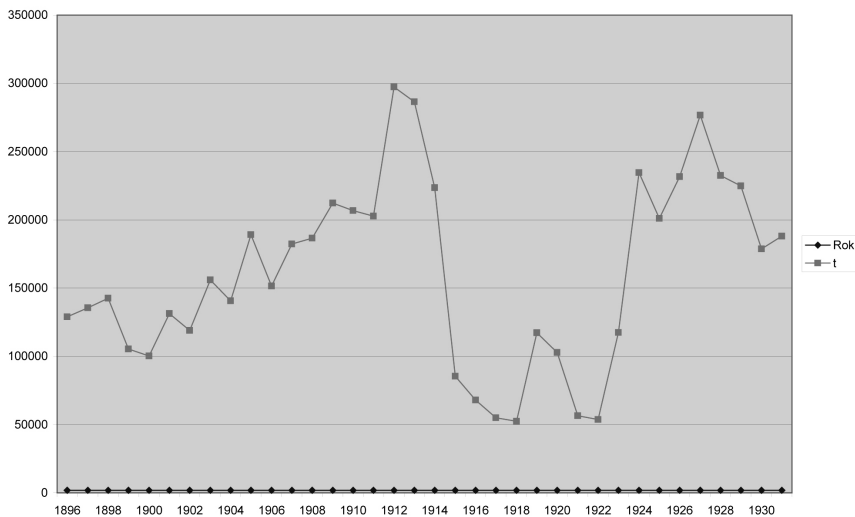


Zdroj: Vlastní výpočty vycházející ze součtu objemu vyvezeného zboží z hlavních vltavských a labských přístavů a překladišť na trase Praha – Ústí nad Labem (jmenovitě: Karlín, Holešovice, Kralupy nad Vltavou, Mělník, Lovosice, Ústí nad Labem). Zpracováno podle K. Malík, *Deset let československé statistiky vodní dopravy*, Praha 1934, s. 12 (Tab. 5. Retrospektivní data o cizozemské dopravě vltavsko-labské podle významných přístavů a překladišť, a) Vývoz).

¹¹⁶ http://www.psp.cz/eknih/1925ns/ps/tisky/t1750_30.htm [cit. 2015-02-23].

¹¹⁷ K. Malík, *Deset let čs. statistiky*, s. 12–13.

Graf 2: Objem nákladní lodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě mezi Ústím nad Labem a Prahou v letech 1896–1931: dovoz ze zahraničí



Zdroj: Vlastní výpočty vycházející ze součtu objemu dovezeného zboží do hlavních labských a vltavských přístavů a překladišť na trase Ústí nad Labem – Praha (jmenovitě: Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník, Kralupy nad Vltavou, Holešovice, Karlín). Zpracováno podle K. Malík, *Deset let československé statistiky vodní dopravy*, Praha 1934, s. 13 (Tab. 5. Retrospektivní data o cizozemské dopravě vltavsko-labské podle význačných přístavů a překladišť, b) Dovoz).

V grafickém vyjádření vynikne pozvolný nárůst objemu zboží dováženého ze zahraničí vrcholící rokem 1912, po němž následuje prudký propad v letech 1915–1918, způsobený důsledky první světové války. Rychlá poválečná obnova nákladní lodní dopravy zahájená již v roce 1919 byla krátkodobě přerušena v letech 1921 a 1922, aby v následujícím období hodnota importu opět rostla, a to až do znatelného útlumu na počátku 30. let, vyvolaného nastupující světovou hospodářskou krizí.

Pokud jde o skladbu přepravovaných komodit v předválečném období, vývozu jednoznačně dominovalo hnědé uhlí, které představovalo přibližně 70 % veškerého exportu, ve velkém množství se vyvážel rovněž cukr, ječmen a petrolej. Klíčové postavení v oblasti dovozu zaujímal hnojiva, surové a zlomkové železo, olejnatá semena

a různé rudy.¹¹⁸ Vnitrozemské dopravě vévodila převážka stavebních materiálů, zejména písku, šterku a kamene. V meziválečném období došlo k několikanásobnému poklesu množství vyváženého uhlí, které na pozici nejexportovanější komodity nahradily produkty zemědělského průmyslu, především cukr, následovaný s velkým odstupem sladem a moukou. Importu dominovala sůl, kukuřice a nejrůznější rudy. Struktura vnitrozemské dopravy se v porovnání s předválečným stavem příliš nezměnila – i za první republiky převažoval transport stavebních materiálů, přičemž k tradičnímu písku, šterku a kamení se přiřadila ještě zemina, prst a výkopový materiál.

Vzhledem ke geografické situaci se nemohl příliš změnit ani směr obchodování – tradičním cílem exportu i východiskem importu byly německé přístavy, z nichž výsadního postavení požíval Hamburk, kam například v letech 1926–1931 směřovalo přibližně 73 % veškerého československého vývozu a odkud k nám bylo dováženo zhruba 85 % importovaných komodit. Za druhý nejvýznamnější přístav z hlediska československého zahraničního obchodu lze označit Magdeburk.¹¹⁹

Největším konkurentem vodní dopravy v oblasti přepravy nákladů byla doprava po železnici, prostřednictvím které byl ke konci sledovaného období transportován přibližně devítinásobek zboží přepraveného vodní cestou. Podíl nákladní silniční dopravy byl v této době ještě naprosto zanedbatelný, nicméně v následujících letech měl několikanásobně vzrůst.¹²⁰ Obecně platilo, že vodní doprava byla využívána zejména pro přepravu objemného zboží, které nepodléhalo rychlé zkáze (např. stavební materiály, uhlí, obilí), pro výrobky lehkého průmyslu (např. textil a galanterie, sklo a keramika) a potraviny byla vhodnější naopak železniční cesta.¹²¹

¹¹⁸ Z. Schwarz, *Plavební dráha Vltavy a Labe z Prahy na hranici*, Praha 1925, s. 78–81.

¹¹⁹ K. Malík, *Deset let čs. statistiky*, s. 4–9.

¹²⁰ *Historická statistická ročenka ČSSR*, Praha 1985, s. 849–850.

¹²¹ E. Kubů – I. Jakubec, *Hamburk a jeho úloha v československém zahraničním obchodu meziválečného období*, *Hospodářské dějiny – Economic History* 20, Praha 1992, s. 127–166, zde s. 140.

The Commission for making the Vltava and Labe (Moldau and Elbe) rivers navigable in Bohemia

Founded in 1896, the Commission was the first institution in the Bohemian Crown Lands to be systematically engaged in making rivers navigable. It was entrusted with all technical, administrative and financial tasks connected with ensuring the navigability of the Vltava and the Labe from Prague downstream as far as Ústí nad Labem (Aussig). The Commission consisted of two curias – state and provincial – and it was headed by the Vice-Regent of the Kingdom of Bohemia. When the Czechoslovak Republic was established, both curias were dissolved, and the Commission was placed under the control of the Ministry of Public Works. Many years of discussion on the possible merger of the official bodies responsible for designing and operating water management structures culminated in 1931 with the approval of a new Act of Parliament establishing a state fund with responsibility for the navigability of rivers, the construction of ports and dams, and the utilization of hydraulic energy; as a result of this, the Commission was disbanded. During its 35 years of existence, five lift-locks (Troja, Klecany, Libčice, Miřejovice and Vraňany-Hořín) had been built on the section of the Vltava between Prague and Mělník, while the Labe between Prague and Ústí nad Labem was made navigable by the construction of six lift-locks (Dolní Beřkovice, Štětí, Roudnice nad Labem, Litoměřice, Lovosice and Střekov). The Vltava in Prague was made navigable by the construction of the Štvanice and Žofín (Smíchov) lift-locks. During the First Czechoslovak Republic, the Commission drew up studies on the potential utilization of hydraulic energy, which ultimately formed the basis for the construction of two new hydroelectric power stations – in Miřejovice and Střekov. In conclusion, it can be stated that the Commission not only completed its original mission, but also dealt capably with the new tasks entrusted to it during the course of its existence. It was particularly successful in comparison with the situation on the central reaches of the Labe in Bohemia, where only two lift-locks (Obříství and Hadík) were completed before the outbreak of the First World War. However, the navigability of the Vltava and the Labe ultimately did not bring about the expected boom in waterborne freight transport. Barge transport reached its peak before the First World War, dominated by exports of brown coal. River and canal freight continued to play an important role during the inter-war period, especially for the export of agricultural products and domestic transport of building materials. However, this mode of transport was gradually superseded by rail freight, and later by road transport. A number of projects to improve navigability are still being discussed today – such as the construction of a new navigation section on the Labe at Děčín or a canal system linking the Danube with the Odra and the Labe. Irrespective of how these plans develop in the future, it is certain that the structures built as a result of the Commission's work will continue to serve their purpose in years to come, and that they will be fully prepared for any revival in barge transport

„Akce Grygov“. Neúspěšný pokus Baťaova koncernu o průnik do cementářského průmyslu¹

Tomáš Gecko

“Operation Grygov”: The Baťa company’s unsuccessful attempt to enter the cement industry

This case study focuses on one chapter in the history of the Baťa company. It examines the company’s business strategies connected with its attempt to move into a strategic industry (cement production) and explores the attempts by various existing cement companies (grouped together within a nationwide syndicate, the “Prodejna cementáren”) to prevent this expansion. As the conflict grew in intensity, economic power became increasingly intertwined with the political structures of the First Czechoslovak Republic, both on the regional and national levels. Members of the government played an active role in regulating the industry through their own private initiatives, particularly in connection with the construction of Czechoslovakia’s border fortifications. The study describes the tools used by monopolistic organizations in an attempt to prevent a new company entering the market, outlining the role played by cartel structures and showing how conflicts and secret agreements within the cement industry syndicate influenced the formulation of strategies designed to thwart the Baťa company’s plans.

Keywords: cement works; business competition; Baťa company; Grygov; nationwide syndicate

Contact: PhDr. Tomáš Gecko; Ústav hospodářských a sociálních dějin, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze, nám. Jana Palacha 2, 116 38 Praha 1, Česká republika, tomasgecko@seznam.cz

Předkládaná případová studie je příspěvkem k business history baťovského podnikání. Sleduje podnikatelské strategie Baťaova koncernu při pokusu o proniknutí do

¹ Studie vznikla na Univerzitě Karlově v rámci PRVOUK P12; podprogram *Historie v interdisciplinární perspektivě*.

strategického průmyslového odvětví a snahy jednotlivých hráčů na trhu s cementem, sdružených v syndikát s celostátním polem působnosti (Prodejna cementáren, s. r. o.), zabránit této iniciativě. Spolu s tím, jak konflikt nabíral na intenzitě, lze pozorovat prorůstání hospodářské moci do politické sféry první Československé republiky jak na regionální, tak celostátní úrovni. Vládní kruhy se v tomto kontextu aktivně podílely na regulaci odvětví skrze soukromou iniciativu, zejména v souvislosti s výstavbou československého opevnění. Příspěvek poukazuje na nástroje, kterých mohly prvorepublikové monopolistické organizace použít za účelem zamezení vstupu nového subjektu na trh a přibližuje fungování kartelových ujednání na příkladu střetů a tajných dohod uvnitř Prodejny cementáren při formování vhodných strategií proti Baťovu koncernu.

Grygov u Olomouce, malá obec, která měla začátkem 30. let 20. století jen něco přes 1000 obyvatel,² se stala dějištěm střetu dvou vlivných finančních a průmyslových skupin první Československé republiky. Prodejna cementáren, s. r. o. (dále Prodejna), cementářský syndikát s celostátním polem působnosti, utvořený koncem roku 1935, se dostal do konfliktu s firmou „Zlín“, stavební akciová společnost, dceřinou společností Baťova koncernu. Předmětem sporu byla Baťova snaha rozšířit podnikatelskou činnost do nejziskovějšího odvětví prvorepublikového hospodářství, cementářského průmyslu.³ Baťa se pokusil v Grygově u Olomouce postavit vlastní cementárnu, tím ale ohrozil křehký status quo na tehdejšímu trhu s cementem. Prodejna, zástupce většiny československých cementáren, se rozhodla proti Baťovi zasáhnout.

Konflikt se odehrál nejen na lokální úrovni v Grygově u Olomouce, rozšířil se i do nejvyšších politických kruhů a své ohlasy našel rovněž v dobovém tisku. Pro přehlednost ho chronologicky rozdělme do čtyř tematických celků. Za předejru lze považovat dílem soudní spor mezi Moravsko-slovenskými cementárními akc. spol. v Horním Srní (dále Horní Srní) a Baťovým koncernem v letech 1935–1936, dílem jednání firmy Baťa se Štrambersko-Vítkovickými cementárními akc. spol. (dále Štrambersko-Vítkovické cementárny) a Průmyslovými podniky Hlavního města Olomouce (dále Průmyslové podniky) v roce 1936. Samotný střet můžeme datovat přelomem let 1936/1937, kdy Prodejna zahájila tzv. akci Grygov, otevřený pokus zamezit firmě Baťa vstup na prvorepublikový trh s cementem. Poslední etapu sporu lze spatřo-

² Roku 1930 měl Grygov 1148 obyvatel a počet domů čítal 198. P. Kalábková a kol., *Grygov 1306–2006*, Grygov 2006, s. 83.

³ V cementářském průmyslu se v letech 1926–1933 platily vyšší nominální dividendy než v jakémkoli dalším odvětví prvorepublikového průmyslu. Údaje získány na základě: *Zprávy Národní banky Československé*, Praha 1926–1938; *Compass. Finanzielles Jahrbuch 1928–1935*.

vat ve vyjednávání o společném založení grygovské továrny mezi firmou Baťa a Královskou cementárnou, největším českým výrobcem cementu. Ta začala v době, kdy Dominik Čípera (1893–1963) zastával funkci protektorátního ministra veřejných prací. Čípera tvořil spolu s Janem Antonínem Baťou (1898–1965) a Hugo Vavrečkou (1880–1952) „triumvirát“, jenž po smrti Tomáš Bati (1876–1932) koncern řídil.⁴

Příčiny – soudní spor mezi cementárnou Horní Srní a Baťovým koncernem

Baťův koncern podnikal roku 1935 ve 39 oborech průmyslu, obchodu a služeb. Kromě obuvnictví byl aktivní například v železářství, strojírenství nebo elektrotechnice, dále v pojišťovnictví či dopravě a provozoval vlastní výzkumný ústav. Jen na území Československa tehdy zaměstnával více než 30 000 lidí.⁵ Vzhledem k rozsahu své činnosti postupně decentralizoval výrobu a expandoval ze zlínského sídla do dalších částí republiky prostřednictvím zakládání nových obchodních domů, továren a s tím spojených urbanistických celků.⁶ Společnost vytvořila roku 1924 vlastní stavební, později i urbanistické oddělení a věnovala značnou pozornost teoretickým studiím o výstavbě ideálních zahradních průmyslových měst, kde „na továrnu vždy navazovala rekreační zóna – centrum společenské, obchodní a správní a pokračovala zóna obytná s variantami uspořádaných řad svobodáren a především typových rodinných domků“.⁷ Již roku 1930 vznikla za účelem podpory Baťovy rozsáhlé stavitelské činnosti firma „Zlín“, stavební akciová společnost.⁸ Podle standardizovaných zlínských norem koncern následně zbudoval řadu výrobních a urbanistických celků například v Otrokovicích (1930), Třebíči-Borovině (1933), Nových Zámcích (1935) nebo Napajedlech (1935) a na Slovensku v Bošanech (1931) a Batizovcích (1934, dnes Svit).⁹

Baťa se řadil mezi nejvýznamnější československé odběratele cementu. Ve Zlíně i svých pobočných závodech realizoval množství železobetonových konstrukcí a zboží využíval i na veřejné projekty, na nichž se finančně spolupodílel.¹⁰ Příkladem lze uvést

⁴ Blíže k Číperovi, Vavrečkovi a Baťovi viz Z. Pokluda, *Baťovi muži*, Zlín 2012, s. 40–44, 52–57, 110–115, popřípadě s. 130–133.

⁵ Z. Pokluda, *Baťa v kostce*, 2. vyd., Zlín 2014, příloha.

⁶ L. Horňáková, *Stavební expanze firmy do zahraničí. Obchodní síť a tovární a sídlištní celky firmy Baťa*, in: Jan Antonín Baťa. Život a dílo, pokračovatel práce Tomáše Bati, Zlín 2007, s. 56–57.

⁷ Tamtéž, s. 57.

⁸ B. Lehár, *Dějiny Baťova koncernu (1894–1945)*, Praha 1960, s. 290.

⁹ L. Horňáková, *Stavební expanze*, s. 58.

¹⁰ O. Ševeček, *Zrození Baťovy průmyslové metropole. Továrna, městský prostor a společnost ve Zlíně v letech 1900–1938*, České Budějovice – Ostrava 2009, s. 96–137; Archiv České národní banky (dále jen AČNB), fond Živnostenská banka v Praze (dále jen f. ŽBP), ŽB-775-3, dopis z 10. 12. 1936.

Baťův sedmnáctipodlažní mrakodrap ve Zlíně, 72 m vysokou stavbu ze železobetonu, vybudovanou v letech 1936–1937 jako firemní sídlo (tzv. jednadvacítka). Ve své době se jednalo o nejvyšší budovu střední Evropy.¹¹ Firma sice pro svou expanzi vyžadovala značné množství cementu, vlivem vysokých přepravních nákladů se však při srovnání s dalšími československými městy zboží prodávalo ve Zlíně velmi draze.¹² Baťa hledal způsob, jak docílit příznivějších dodávek cementu. Vhodná příležitost se naskytla roku 1934 poté, co ztroskotal pokus o vytvoření cementářského syndikátu s celostátním polem působnosti.

V době, kdy do československého cementářského průmyslu plně vstoupila velká hospodářská krize (1932), skončila platnost stávajících kartelových úmluv (dohody mezi producenty, uzavřené za účelem přijetí hospodářských rozhodnutí, stanovení cen nebo rozdělení trhu),¹³ což zapříčinilo návrat konkurence do odvětví a začátek „cenových válek“.¹⁴ Spotřeba cementu poklesla v letech 1931 až 1934 zhruba o 30 %.¹⁵ Továrny se za situace klesajícího odbytu uchýlovaly, jak tomu na oligopolních trzích s homogenním zbožím obvykle bývá,¹⁶ k cenovému dumpingu za účelem rozšíření, případně udržení vlastního podílu na trhu. Výsledkem byl prudký pokles cen zboží, mezi lety 1931 a 1934 zhruba o 35 %.¹⁷ Pokusy o vytvoření nového kartelu, tentokrát syndikátus celostátní působností (syndikát se od kartelu liší tím, že účastníci ztrácí zřízením společných prodejních kanceláří i obchodní samostatnost), jenž by „cenové války“ zastavil, byly v roce 1933 zakončeny neúspěchem (tab. 1). Zahájení nových jednání se v krátkodobém horizontu jeví jako nepravděpodobné a spotřebitelé mohli bojů cementáren využít a sjednat výhodné podmínky pro nákup zboží.

¹¹ Z. Lukeš – V. Karfík: *Building No 21 in Zlín. A Monument of Czech Functionalism*, Zlín 2004, s. 37–45.

¹² Zatímco v Praze bylo roku 1933 možné získat 100 kg cementu za 27,93 Kč, v Brně 30,36 Kč, v Olomouci 31,72 Kč a v Bratislavě za 32,65 Kč, ve Zlíně se jednalo o 37,20 Kč. Ze všech významnějších československých měst se cement prodával draže pouze v Užhorodě, a to za 38,70 Kč. Státní oblastní archiv Beroun (dále jen SOKA Beroun), fond Podnikový archiv Královodvorských cementáren, Podnikové ředitelství 1889–1950 (dále jen f. KDC), kniha-desky 43, posudek o cenách portlandského cementu v Československé republice 1936.

¹³ P. A. Samuelson, *Ekonomie*, 2. vyd., Praha 1995, s. 569–570.

¹⁴ SOKA Beroun, f. KDC, kart. č. 7, správní rada z 27. 2. 1924 a správní rada z 3. 12. 1924; *Kartell-Rundschau*. Monatschrift f. Recht u. Wirtschaft im Kartell- u. Konzernwesen 28, 1930, s. 204.

¹⁵ *Statistical Year-Book of the League of Nations 1935/1936*, Geneva 1936, s. 129, dostupné z: <http://digital.library.northwestern.edu/league/stat.html> [cit. 2014-10-07].

¹⁶ P. A. Samuelson, *Ekonomie*, s. 568–569.

¹⁷ *Velkoobchodní ceny a velkoobchodní indexy v letech 1922–1936*, Praha 1937, s. 184.

Tab. 1: Přehled jednání o vytvoření cementářské syndikátu v letech 1932–1935.

Název	Organizace	Působnost	Utvoření	Zánik
Kartel čtyř cementáren	Kartel	Čtyři největší společnosti	1929	31. 12. 1932
Cement, a. s.	Syndikát	Československo	15. 2. 1933	17. 3. 1933
Cementárny, a. s.	Syndikát	Československo	13. 6. 1933	31. 12. 1933
Prodejna cementáren, s. r. o.	Syndikát	Čechy	27. 11. 1934	13. 12. 1935
Prodejna cementáren, s. r. o.	Syndikát	Československo	13. 12. 1935	1946

Zdroj: T. Gecko, *Kartely v cementárenství 1900–1938*, diplomová práce, Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Praha 2013, s. 145–150.

Během „cenových válek“ soutěžily o zakázky pro Baťův koncern dvě cementárny z oblasti severozápadního Slovenska, Slovenské továrny na portlandský cement v Lietavské Lúčce a Ladcích (dále Lietavská Lúčka – Ladce) a Horní Srní. Jakožto zkušený obchodník Baťa informoval Horní Srní o „údajně“¹⁸ nabídce Lietavské Lúčky – Ladců dodávat cement do Zlína za dumpingové ceny. Cementárna v Horním Srní, založená na prahu velké hospodářské krize, se aktivně snažila rozšířit okruh svých zákazníků. Řadila se mezi podniky, které stály za rozpoutáním „cenových válek“ na československém trhu s cementem.¹⁹ Nechtěla přenechat významného klienta konkurenci a nabídku Lietavské Lúčky – Ladců dorovnala, přestože to znamenalo, že za sjednaných podmínek nelze pokrýt ani výrobní náklady.²⁰ Podle smlouvy z 22. září 1934 se Horní Srní zavázalo krýt po následující dva roky veškerou spotřebu firmy Baťa. Ta nově nakupovala 100 kg cement ve Zlíně za 16,36 Kč, zatímco ještě v roce 1933 zde bylo zboží k dostání za 37,20 Kč. Při spotřebě celého koncernu se jednalo o každoroční úspory v řádu několika milionů korun.²¹

¹⁸ Během soudního přelíčení o několik let později Horní Srní označilo zmíněnou nabídku Lietavské Lúčky – Ladců za smyšlenou. Baťa naopak povolal svědky, aby dokázal její pravdivost. SOKa Beroun, fond Prodejna cementáren Praha 1936–1946 (dále jen f. PC), kart. č. 8, výrok Krajského soudu v Uherském Hradišti z 20. 4. 1936.

¹⁹ SOKa Beroun, f. KDC, kart. č. 13a, strojopis *Die Lage der Českoslovakischen Zementindustrie*.

²⁰ Státní okresní archiv Zlín (dále jen SOKa Zlín), fond Baťa, akciová společnost Zlín 1894–1945 (dále jen f. Baťa Zlín), sign. XV, kart. č. 1692, inv. č. 49, kalkulace výroby cementu dle údajů cementáren Horní Srní a Ladce.

²¹ Jen v roce 1935 nakoupil něco mezi 8–15 000 t tohoto zboží, jednalo se proto o úsporu v hodnotě zhruba 1,7–3,2 mil. Kč. SOKa Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis od Charváta z 21. 1. 1936; tamtéž, I. cena HS.

Koncem roku 1934 dospěl k dohodě o ukončení „cenových válek“ český cementářský průmysl a v prosinci 1935 se přidaly také cementárny ze zbytku republiky. Jednání, do nichž zasáhly vládní kruhy,²² zprostředkoval i poslanec Rudolf Beran,²³ pozdější premiér druhé Československé republiky.²⁴ Vznikl syndikát s celostátním polem působnosti jménem Prodejna cementáren, s. r. o., který sdružoval téměř všechny prvorepublikové továrny na cement.²⁵ Pro Baťův koncern značil tento vývoj obtíže. V syndikátní smlouvě z 13. prosince 1935 se cementárny, mezi nimiž bylo i Horní Srní, zaručily, že „*Prodejně přísluší výhradní právo nabízet, prodávati a dodávati v Československé republice z prvé ruky cement jakéhokoliv druhu [...]*“ a „*Prodejna bude cement všech smluvních továren prodávati svým jménem a na svůj vrub, sama fakturovati a inkasovati*“.²⁶ Závazky Horního Srní vůči firmě Baťa nebyly v souladu s těmito ustanoveními. Dohoda o dodávkách cementu pro Baťův koncern počítala s podstatně nižšími cenami, než za které nově nabízela zboží Prodejna. Horní Srní se tak dostalo do velmi složité situace. Na jedné straně muselo levně dodávat cement Baťovi, na druhé straně nemělo jakožto člen syndikátu pravomoc prodat zboží za tyto ceny. Zdráhalo se proto i nadále smlouvu ze září 1934 plnit a požadovalo od Baťi syndikátní ceny, které byly zhruba o 36 % vyšší.²⁷ Baťův koncern se nehodlal s tímto porušením smlouvy smířit a na Horní Srní podal u Krajského soudu v Uherském Hradišti trestní oznámení.²⁸

Jaroslav Charvát, předseda Prodejny a ředitel Královodvorské cementárny, chtěl do sporu Horního Srní s firmou Baťa zasáhnout a uzavřít mimosoudní dohodu i za cenu velkých ústupků. Panovalo totiž podezření, že se Baťa možná pokusí založit vlastní cementárnu, což vzbuzovalo u vedení syndikátu značné obavy. Prodejna byla vybudována na čtyřech základních pilířích – společném prodeji zboží, zavedení výrobních kontingentů (přesné množství zboží, které smí továrna vyrobit), propočítávání cen a zákazu investic.²⁹ Stavbou nové cementárny by okamžitě došlo k narušení čtvrtého

²² Národní archiv v Praze (dále jen NA Praha), fond Předsednictvo ministerské rady 1918–1935 (dále jen f. PMR), kart. č. 3896, inv. č. 2827, dopis od banky Union z 26. 3. 1935.

²³ Tamtéž, dopis od Berana z 23. 2. 1935.

²⁴ Rudolf Beran (1887–1954) byl československý politik, člen agrární strany, 1918–1939 poslanec národního shromáždění, v září 1938 jeden z hlavních zastánců kapitulace. Předseda poslední vlády druhé republiky a první protektorátní vlády, 1941–1943 nacisty vězněn, po roce 1945 odsouzen, zemřel ve vězení. *Československý biografický slovník*, Praha 1992, heslo Beran Rudolf, s. 42.

²⁵ Členem nebyla pouze malá továrna v Tlumačově nedaleko Zlína.

²⁶ NA, fond Kartelový rejstřík 1933–1950 (dále jen f. KR), kart. č. 73, ev. č. 720, smlouva z 13. 12. 1935.

²⁷ Prodejna stanovila začátkem roku 1936 ceny pro Zlín ve výši 25,70 Kč. SOKA Beroun, f. KDC, Kniha-desky 43, posudek o cenách portlandského cementu v Československé republice 1936.

²⁸ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, výrok Krajského soudu v Uherském Hradišti z 20. 4. 1936.

²⁹ Tamtéž, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 12. 4. 1939.

pilíře, zákazu investic do nových výrobních kapacit. Syndikátní smlouva zavazovala signatáře, „že se vystříhají všech opatření, která by mohla způsobit další zvýšení dnešní nadprodukce [...] přípustné jsou však všechny přestavby a novostavby [...] které mají za účel zlevnění výroby nebo zlepšení jakosti [...]“. Členové se navíc museli vzdát „práva zříditi nebo zúčastniti se při zřizování nových továren na cement [...]“. Syndikátní smlouvu mohl vypovědět jakýkoliv její účastník, „jestliže ve smluvním území [Československo, pozn. aut.] bude uvedena v době dohody do provozu nová cementárna o výkonnosti nejméně 25 000 tun ročně“.³⁰

Členové syndikátu si nepřáli vstup konkurence na prvorepublikový trh s cementem, obzvláště ne vlivného a kapitálově silného Baťova koncernu, skutečné riziko pro momentální zájmy cementářského průmyslu však představovalo narušení zmíněného článku syndikátní smlouvy o zákazu investic. Situaci lze interpretovat v kontextu tzv. vězňova dilematu, jednoho z případů teorie her.³¹ Poptávka po zboží na trhu s cementem není cenově elastická (procentuální snížení ceny zboží nevede k rovnoměrnému zvýšení poptávky po něm), což v praxi znamená, že většího odbytu lze dosáhnout pouze na úkor konkurence.³² Vysoké ceny, zajištěné existencí Prodejny, sice v delším časovém horizontu znamenaly zisk pro všechny producenty i při stagnaci odbytu (hra s nenulovým součtem), členové syndikátu se ale neustále strachovali, aby konkurenční továrny nezačaly podbízet za účelem rozšíření vlastního podílu na trhu. Jednotlivé cementárny proto preventivně plánovaly opustit Prodejnu dříve než konkurence, čímž by získaly lepší výchozí pozice během boje o přerozdělení trhu, jenž by v takovém případě nutně následoval. Právně vymahatelnou syndikátní smlouvu lze považovat za jeden ze způsobů, jak tyto odstředivé tendence uvnitř syndikátu minimalizovat. Baťa by ji ovšem stavbou nové cementárny ukončil, což zřejmě značilo i rozpad Prodejny a začátek nového kola „cenových válek“. Toho se členové syndikátu, vyčerpaní dumpingovými boji během velké hospodářské krize, snažili vyvarovat.³³

Prodejna nabídla Baťovi v lednu 1936 smlouvu na dodávky cementu až do konce roku 1938 za cenu 23 Kč na 100 kg, což sice činilo podstatně víc, než s ním v září 1935 dojednalo Horní Srní (16,36 Kč), zboží ale syndikát dodával do Zlína obvykle draž (25,80 Kč). Charvát byl ochoten během jednání ustoupit o další jednu až dvě koruny,

³⁰ NA, f. KR, kart. č. 73, ev. č. 720, smlouva z 13. 12. 1935.

³¹ R. Holman, *Ekonomie*, 5. vyd., Praha 2011, s. 217–218.

³² C. Coursiéras – A. Cartier, *Howling with the Wolves or Fighting the Crisis. Large French Firms as Players in the European Cement Cartels During the Interwar Period*, příspěvek na konferenci 15th European Business History Association Annual Conference in Athens 2011, s. 4, dostupné z <http://ebha.eap.gr/files/Papers/Cement%20cartels.pdf> [cit. 2013-03-14].

³³ SOKa Beroun, f. PC, kart. č. 8, koncept dopisu Baťovi, nedatováno (Maloměřice).

protože věřil, že se Prodejna zbaví „odběratele, který věčně hrozí s tím, že si postaví novou cementárnu“.³⁴ Vedení syndikátu se ve svém snažení zklamalo. To, co zástupci Prodejny vnímali jako krajní ústupek, Baťa nepovažoval ani za základ pro další vyjednávání. Byl si natolik jist svým vítězstvím nad Horním Srním u soudu, že nehodlal uzavřít smlouvu, která by ho při spotřebě 24 200 tun v roce 1936 připravila o více než 1,5 mil. Kč.³⁵ Trval na dodávkách cementu do Zlína za 17,50 Kč na 100 kg.³⁶ Prodejna se snažila znovu zahájit jednání, stále ale nabízela jen 23 Kč na 100 kg, což bylo pro Baťu nepřijatelné.³⁷ Krajský soud v Uherském Hradišti Baťovi vyhověl v dubnu 1936 v celém rozsahu žaloby, Horní Srní se proto odvolalo k vyšší instanci. Zde taktéž prohrálo. Baťa sice zvítězil, smlouva s Horním Srním ale byla uzavřena jen do konce roku 1936, nemohl tedy v budoucnu počítat s dodávkami levného cementu.³⁸ To se stalo hlavním impulzem, jenž ho motivoval ke konečnému rozhodnutí postavit vlastní cementárnu.

Baťův koncern zvažoval možnost vybudovat továrnu na cement už v červnu 1935. Mělo se jednat o velmi malý podnik s roční produkcí dosahující pouze kolem 5 000 t.³⁹ Firma Baťa se snažila co nejvíce ušetřit, sondovala proto zavedení kombinované výroby cementu, vápna i cihel v jedné kruhové peci. To odborníci rychle zamítlí, protože teplotní rozdíly zejména při pálení cihel a cementu jsou příliš vysoké.⁴⁰ Projekt se sice neuskutečnil, zájem firmy o stavbu cementárny ale vzhledem k soudnímu sporu s Prodejnou záhy opět vzrostl. Baťův koncern v budoucnu počítal se spotřebou ve výši 35–40 000 t cementu ročně. Jednalo se o příliš malé množství, aby bylo dosaženo dostatečných úspor z rozsahu pro racionální produkci. Firma se tedy rozhodla vybudovat rovnou dvě cementárny, první v Grygově u Olomouce s kapacitou 80 000 t a druhou v Německé Lupči (dnešní Partizánska Lupča) nedaleko Liptovského Mikuláše na Slovensku s roční výkonností 30 000 t. Přebytečný cement chtěl Baťa umístit na trhu, ať už prostřednictvím Prodejny, nebo samostatně.⁴¹ Tímto rozhodnutím ale ohrozil monopolní postavení Prodejny na československém trhu ještě výrazněji než pouhým narušením syndikátní smlouvy v otázce zákazu investic. Zasáhl by totiž i do dalšího ze čtyř základních pilířů Prodejny, ujednání o výrobních kontingentech.

³⁴ Tamtéž, dopis od Charváta z 21. 1. 1936; IV. cena normální.

³⁵ Tamtéž, odběr cementu firmy Baťa za rok 1936 do 5. 12.

³⁶ Tamtéž, zpráva o jednání ve Zlíně z 22. 1. 1936.

³⁷ Tamtéž, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 27. 2. 1936.

³⁸ Tamtéž, zápis ze schůze výkonného výboru z 23. 4. 1936.

³⁹ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, sign. XV, kart. č. 1692, inv. č. 49, dopis od První brněnské strojírenské společnosti z 11. 6. 1935.

⁴⁰ Tamtéž, dopis od První brněnské strojírenské společnosti z 16. 9. 1935.

⁴¹ AČNB, f. ŽPB, ŽB-149-1, jednání z 22. 12. 1936.

Vzhledem ke své poloze nedaleko od Zlína a Otrokovic měl pro firmu Baťa prvovýznam význam Grygov u Olomouce. Plány na továrnu v Německé Lupči zůstaly pouze na papíře. Dle propočtů mohla grygovská cementárna zásobovat Zlín cementem za 11,96 Kč na 100 kg, cenu podstatně nižší, než za jakou dříve dodávalo Horní Srní (16,36 Kč), o nabídce Prodejny nemluvě (23 Kč).⁴² To ovšem znamenalo, že Baťa plánoval produkovat zboží v Grygově u Olomouce jen za 8,31 Kč na 100 kg, zhruba polovinu výrobních nákladů syndikalizovaných cementáren.⁴³ Kalkuloval s maximálním využitím výrobních kapacit, tuto výhodu však syndikalizované továrny postrádaly, protože domácí odbyt neumožňoval plně zaměstnat všechny československé cementárny.⁴⁴ Dle kontingentních ujednání Prodejny se proto její členové zavázali výrazně omezit produkci. Jestliže by Baťa přistoupil k Prodejně a respektoval výrobní kontingenty, přišel by o výhodu úspor z rozsahu a stavba grygovskéhopodnikuby ztratila význam. Střet obou průmyslových skupin se stal nevyhnutelným.

Tab. 2: Jednání o cenách cementu pro Zlín* v letech 1933–1936 a odhad nákladů Baťova koncernu při spotřebě za rok 1936 (24 200 tun cement). Ceny v Kč na 100 kg cementu.

Cenový sazebník	Ceny stanice Zlín	Náklady při spotřebě za rok 1936
Běžná cena v roce 1933	37,20 Kč	9 002 400 Kč
Smlouva s Horním Srním z 22. září 1934	16,36 Kč	3 959 120 Kč
Běžná cena Prodejny v roce 1936	25,80 Kč	6 243 600 Kč
Návrh Prodejny firmě Baťa z ledna 1936	23,00 Kč	5 566 000 Kč
Baťův protinávrh Prodejně z ledna 1936	17,50 Kč	4 235 000 Kč
Odhad nákladů při výrobě v Grygově	11,96 Kč	2 894 320 Kč

* Na Zlín připadalo v roce 1936 asi 35 % spotřeby Baťova koncernu a na Otrokovice u Zlína zhruba 36 %, dohromady tedy 71 %. Pro obě lokality platil přibližně shodný přepravní tarif. Zbýlý cement odebírala firma Baťa zejména v Třebíči (9 %), Napajedlech (5 %) a Batizovcích na Slovensku (7 %). Tabulka tyto rozdíly zcela nezohledňuje.

⁴² SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, sign. XV, kart. č. 1692, inv. č. 47, výrobní kalkulace cementu v Grygově z 13. 6. 1936.

⁴³ SOKa Beroun, f. KDC, kniha-desky 43, posudek o cenách portlandského cementu v Československé republice 1936; NA, f. PMR, kart. č. 2895, inv. č. 2826, kalkulace ceny cementu.

⁴⁴ AČNB, f. ŽBP, ŽB-775-3, dopis Baťovi ze 14. 1. 1937; SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, vývoj výroby cementu v ČSR.

O úmyslu firmy Baťa zřídit cementárnu se členové Prodejny po dlouhou dobu jen dohadovali. Neměli žádné informace o tom, zda a případně kde k jejímu vybudování dojde. Baťa získal cenný čas, aby v tajnosti skoupil pozemky, objednal stroje a připravil veškeré další náležitosti na stavbu. Předpokládal, že se syndikát pokusí projektu zabránit, jednal proto velice opatrně a využíval služeb prostředníků. Druhá etapa sporu, jednání Baťova koncernu se Štrambersko-Vítkovickými cementárnami a olomouckými Průmyslovými podniky, se odehrála veskrze v anonymitě.

Předehra – jednání Baťova koncernu se Štrambersko-Vítkovickými cementárnami a olomouckými Průmyslovými podniky

Vzhledem k vysokým přepravním nákladům se umístění cementárny výrazně podílí na ceně zboží. Příkladem lze uvést, že doprava cementu z Horního Srní nedaleko Trenčína až do Zlína činila v letech 1935 a 1936 téměř třetinu výsledné ceny. Baťa musel pro svou cementárnu hledat takovou lokalitu, která by umožnila dopravní náklady minimalizovat, nejlépe nedaleko Zlína, popřípadě Otrokovic. Nutným předpokladem bylo napojení na železniční síť a blízkost vápencových lomů jakožto základní suroviny. Rozhodnutí nakonec padlo na zmíněný Grygov u Olomouce. Vhodné pozemky patřily z menší části obyvatelům grygovské obce, většina jich ale náležela Průmyslovým podnikům, jejichž majitelem bylo město Olomouc, a Štrambersko-Vítkovickým cementárnám.⁴⁵ Jestliže chtěl Baťa projekt grygovské továrny úspěšně realizovat, potřeboval tuto půdu získat. Jednání zahájil nejprve se Štrambersko-Vítkovickými cementárnami, anonymně skrze prostředníka.

Pozemky v Grygově nevlastnily Štrambersko-Vítkovické cementárny dlouhou dobu, získaly je teprve koncem roku 1935 v souvislosti se založením Prodejny. Ta začala ihned po svém vzniku zvažovat odkoupení cementáren v Bohosudově nedaleko Teplic a Hodolanech u Olomouce, vlastněných Akciovou společností pro výrobu cementu v Praze (dále Pragocement), napojenou na Anglo-československou a Pražskou úvěrní banku (dále Anglobanka). Pragocement nedokázal vyrábět racionálně a měl vážné finanční problémy. Dlužil Anglobance více než dvojnásobek svého akciového kapitálu.⁴⁶ Závody v Bohosudově i Hodolanech se potýkaly s technickými obtížemi a vyžadovaly rozsáhlé prostředky na investice do modernizace. Anglobanka je odmítla poskytnout a raději se obrátila na Prodejnu, u níž sjednala odprodej nerentabilní firmy.⁴⁷ Členové cementářského syndikátu se chtěli zbavit potenciálního konkurenta,

⁴⁵ Na Štrambersko-Vítkovické cementárny připadalo 11 % výrobního kontingentu Prodejny. NA Praha, f. KR, kart. č. 73, ev. č. 720, smlouva z 13. 12. 1935.

⁴⁶ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 4, dopis ze 17. 10. 1935; *Compass. Industrielles Jahrbuch 1933: Českoslovaie*, 66 Jg., Prag 1933, s. 616.

⁴⁷ AČNB, fond Pražská úvěrní banka (dále jen f. PÚB), PÚB-391-1, zpráva z 10. 12. 1935.

nabídku přijali a zavázali se krýt pohledávky Anglobanky u Pragocementu, na základě čehož získali veškerá aktiva zadlužené společnosti.⁴⁸ Pragocement musel při této příležitosti slíbit, že až do roku 1945 na území Československé republiky „*nezřídí továrnu na cement, ani cementového zboží, že se na podniku takovémto v žádné formě neúčastní a vznik, nebo provoz takovéhoho podniku nebude podporovati*“.⁴⁹ Prodejna následně pověřila Královodvorskou cementárnu, aby zpeněžila pozemky a stroje bohosudovské továrny, zatímco stejnou úlohu vykonaly v případě Hodolan Štrambersko-Vítkovické cementárny.⁵⁰ Součástí hodolanského závodu byla i rozsáhlá naleziště vápence v Grygově u Olomouce. Právě tyto lomy, které nyní přešly do majetku Štrambersko-Vítkovických cementáren, nutně potřebovala firma Baťa pro svůj grygovský projekt.

Majetkové přesuny mezi Pragocementem a Štrambersko-Vítkovickými cementárnami vzbudily zájem Baťova koncernu. Přímo do Grygova proto vyslal v březnu 1936 svého důvěrníka, četnického strážmistra Adolfa Lexmaula, jenž vystupoval během cesty inkognito coby sedlák z Jevíčka na Moravě. Lexmaul se dozvěděl, že Štrambersko-Vítkovické cementárny vlastní v Grygově a sousedním Velkém Týnci asi 270 000 m²,⁵¹ které plánují prodat odhadem za 1,82 Kč/m². Běžná cena půdy se zde tehdy pohybovala mezi 1,6 až 2,6 Kč/m², Štrambersko-Vítkovické cementárny tedy chtěly rozumnou částku. Zájemce byl jediný, obec Grygov, ta ale nabízela podle informací získaných od tamního starosty Aloise Navrátila jen 0,63 Kč/m². Baťa nepokládal takto nízkou nabídku za reálnou – obnos považoval za záměrně podhodnocený.⁵² Mýlil se. Obecní rada v Grygově ve skutečnosti chtěla zaplatit ještě méně, než sdělil Navrátil.⁵³ To však Baťa nevěděl a raději na nákup pozemků předběžně vyčlenil 350 000 Kč (zhruba 1,30 Kč/m²), tedy více než dvojnásobek, než uvedl starosta Grygova.⁵⁴ Zvýšil tak pravděpodobnost, že se Štrambersko-Vítkovické cementárny nedohodnou s nikým dalším.

Obchod nemohla firma Baťa uzavřít přímo, Prodejna se měla před jejími aktivitami na pozoru. Jako vhodný prostředník se ukázal Jan Machatý, asi padesátiletý farář v Chornici u Jevíčka, velice zámožný a „*dobrý známý p. Lexmaula*“. Machatý adresoval Štrambersko-Vítkovickým cementárnám začátkem dubna 1936 dopis,

⁴⁸ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 4, pamětní protokol.

⁴⁹ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 37, sign. XVII, smlouva z 18. 12. 1935.

⁵⁰ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 10. 12. 1936.

⁵¹ Některé čísla byla zaznamenána v metrické soustavě, jiná v měřících. Pro přehlednost jsem vše převedl na metrickou soustavu při poměru uváděném v pramenech 1 měřice = 1920 m².

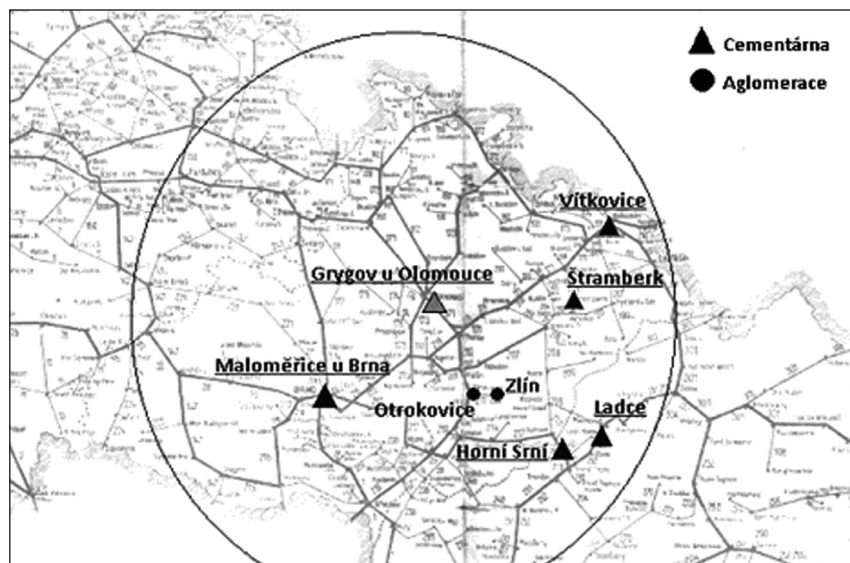
⁵² SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 37, sign. XVII, dopisy z 27. a 28. 3. 1936.

⁵³ Méně o 0,42 až 0,52 Kč/m². SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, Abschrift der Korrespondenzen.

⁵⁴ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 37, sign. XVII, dopis Machatému z 13. 5. 1936.

v němž projevil zájem o grygovské pozemky. Dle smyšleného příběhu tvrdil, že shání půdu pro své tři sestry, které by rád zaopatřil.⁵⁵ Štrambersko-Vítkovické cementárny se zachovaly jako správný obchodník a nabídku Machatého ihned oznámily obecní radě v Grygově, zastupitelstvo ale cenu, za níž bylo ochotno parcelu i s lomy koupit, nezvýšilo. Žádný další zájemce nebyl na obzoru a Štrambersko-Vítkovické cementárny chtěly půdu prodat jako jeden celek, ne po částech, byly tedy nakloněny uzavřít obchod s farářem.⁵⁶ Počáteční fáze jednání se ale i přesto táhla dlouho. Machatý měl od Bati slíbeno 5 000 Kč odměny v případě, že dojde ke koupi veškerých pozemků za 350 000 Kč, a dalších 7 % z částky, o kterou se mu podaří tento obnos snížit.⁵⁷ Baťa sice postupoval racionálně, snažil se Machatého motivovat k uzavření co nejvýhodnější transakce, handrkováním o cenu ale ztratil cenný čas, jenž mohl využít lépe.

Obr. 1: Odhad přirozeného odbytiště projektované cementárny v Grygově u Olomouce dle československé železniční sítě.



⁵⁵ Tamtéž, cestovní zpráva z 3. 4. 1936.

⁵⁶ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis od Štrambersko-Vítkovických cementáren z 13. 2. 1937.

⁵⁷ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 37, sign. XVII, dopis Machatému z 13. 5. 1936.

Koncem května 1936 navštívil Machatého ředitel Štrambersko-Vítkovických cementáren Paul Bleyer, aby záležitost urgoval. Tlumočil ochotu jejich správní rady prodat grygovské pozemky za 320 000 Kč. Zdůraznil, že je třeba jednat rychle, protože část vedení chce učinit nabídku přímo firmě Baťa.⁵⁸ Tento moment je velice složité interpretovat. Vzhledem k dochovaným pramenům je nepravděpodobné, že by Bleyer věděl o vazbách Machatého na Baťův koncern. Zřejmě se jen snažil farář pohrozit a urychlit tím celou záležitost, pak je ale otázkou, proč zmínil právě Baťu a nikoliv jinou společnost. Nabízí se další vysvětlení. Štrambersko-Vítkovické cementárny mohly skrytě postupovat proti některým členům Prodejný, zejména firmě Leo Czech & spol. s továrnou v Maloměřicích u Brna (dále Maloměřice) a Hornímu Srní, jejichž závody se nacházely v přirozeném geografickém odbytišti grygovského podniku (obr. 1). Vzhledem k dalšímu průběhu jednání nelze tuto variantu zcela vyloučit.

Baťův koncern věnoval tvrzení Paula Bleyera zvláštní pozornost: „*Velmi zajímavý jest názor Štramberka na naši firmu. Z toho rozhovoru jest vidno, že se pravděpodobně nás mnoho nebojí, když by byli ochotni to prodati naší firmě.*“ Panoval strach, zda Štrambersko-Vítkovické cementárny alespoň nezažují vložit do kupní smlouvy s Machatým zvláštní článek, kterým by se nabyvatel zavázal nepoužít pozemky pro výrobu cementu.⁵⁹ Jednalo se o tradiční postup, užitý již v případě Pragocementu. Baťa Machatému opakovaně zdůrazňoval, že grygovská parcela musí být odevzdána prostá všech dluhů a břemen, jinak její nákup postrádá smysl. Obava byla zbytečná. Štrambersko-Vítkovické cementárny faráře k tomuto závazku překvapivě vůbec nenutily a v červnu 1936 vyjádřily ochotu obchod uzavřít.⁶⁰

Bylo důležité, aby převod majetku na firmu Baťa, který měl následovat ihned po sepsání kupní smlouvy mezi Machatým a Štrambersko-Vítkovickými cementárnami, zůstal co nejdéle utajen. Čím později by se informace donesly k Prodejně, tím lépe. Dle instrukcí Baťova koncernu proto Machatý odmítl nabídku Bedřicha Bleyera, právního zástupce Štrambersko-Vítkovických cementáren, sepsat kupní smlouvu. Existovalo riziko, že si Bedřich Bleyer, zřejmě bratr ředitele Paula Bleyera, všimne, pro koho chce Machatý ve skutečnosti půdu získat.⁶¹ Kupní smlouvu místo toho dostal na starost Jaroslav Řehulka⁶² z advokátní kanceláře Dr. M. Hruban a Dr. Jar. Řehulka, známý

⁵⁸ Tamtéž, dopis od Machatého z 30. 5. 1936.

⁵⁹ Tamtéž, dopis Machatému z 30. 5. 1936.

⁶⁰ Tamtéž, dopis Štrambersko-Vítkovických cementáren Řehulkovi ze 13. 6. 1936.

⁶¹ Tamtéž, dopis Machatému z 10. 6. 1936.

⁶² Jaroslav Řehulka (1886–1961) byl československý politik, právník, spisovatel a novinář. Vystudoval práva v Praze, člen Československé strany lidové. Od roku 1928 poslanec Zemského zastupitelstva země Moravské, v letech 1945–1948 poslanec Národního shromáždění. Po únoru 1948 nesměl vykonávat advokátskou praxi, pracoval v podřadném zaměstnání. Dostupné z: <http://www.mesto-lipnik.cz/cz/zivot-ve-meste/kultura/osobnosti/rehulka-jaroslav.html> [cit. 2014-11-07].

olomoucký právník a politik. Řehulka, jehož společník Mořic Hruban⁶³ zastával post místopředsedy československého Senátu, patřil k dlouholetým důvěrníkům Bařova koncernu. Vzájemná spolupráce obou subjektů ovšem nebyla před veřejností utajena. Zástupci firmy Bařa se sice domnívali, že svěřit celou záležitost Řehulkovi není v dané situaci „taktické, ale nedá se v tomto případě nic dělat [...]“. S penězi na nákup pozemků totiž musel disponovat někdo, ke komu panovala naprostá důvěra.⁶⁴

Počínaje momentem, kdy Řehulka sestavil kupní smlouvu, se jednání opět vlekla, tentokrát nikoliv kvůli Machatému. Zatímco ještě v květnu 1936 Štrambersko-Vítkovické cementárny prodej grygovské parcely urgovaly, od července vše spíše protahovaly.⁶⁵ Machatému ani Řehulkovi se po dlouhou dobu vůbec neozvaly a začátkem srpna dokonce požádaly o pětítýdenní (sic!) odklad ve věci podpisu smlouvy z důvodu dovolené ředitele továrny. Bařovi se situace přestávala líbit, Řehulka byl proto pověřen přípravou žaloby na Štrambersko-Vítkovické cementárny.⁶⁶ Záhy se začaly mezi obyvateli Olomouce i Grygova otevřeně šířit nebezpečné zvěsti. O pozemky po hodolanské cementárně má „údajně“ velký zájem Bařův koncern. Zástupci firmy Bařa nezjistili, kdo porušil utajení, zřejmě ale podezřívali někoho z Řehulkovy právní kanceláře. Jestliže se o záležitosti dozvěděly i Štrambersko-Vítkovické cementárny, Machatému ani Řehulkovi nedaly nic najevo. Namísto toho koncem srpna konečně souhlasily s podpisem kupní smlouvy. Záležitost tím ale nebyla zcela uzavřena, znovu se začala táhnout. Bařův koncern opět zvažoval řešit vše soudní cestou, toho ale nebylo třeba, neboť dne 17. září 1936 obdržel Řehulka podepsanou kupní smlouvu.⁶⁷

Je otázkou, zda se Štrambersko-Vítkovické cementárny dozvěděly o vazbě Bařova koncernu na Machatého. Existuje hned několik důkazů: část správní rady společnosti projevila ochotu uzavřít obchod přímo s Bařou, jednání o samotném podpisu smlouvy se táhla bez udání bližších důvodů velice dlouhou dobu (od června až do září 1936), v Grygově i Olomouci se šířily zvěsti o zájmu firmy Bařa půdu získat a kupní smlouva neobsahovala jindy obvyklé dodatky, jimiž by se Machatý zavázal

⁶³ Mořic Hruban (1862–1945) byl československý politik a novinář, povoláním právník, v meziválečném období přední činitel Československé strany lidové. Od 1918 člen Národního výboru československého, 1920–1925 poslanec národního shromáždění a místopředseda Poslanecké sněmovny, 1925–1939 senátor, vykonával funkci místopředsedy i předsedy senátu. *Československý biografický slovník*, heslo Hruban Mořic, s. 239; Vzpomínky Jaroslava Řehulky na Hrubana viz J. Drábek, *Z časů nedlouho zašlých. Vzpomínky Dr. Mořice Hrubana*, Řím – Los Angeles 1967, s. 320–323.

⁶⁴ SOKA Zlín, f. Bařa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 37, sign. XVII, dopis Machatému z 10. 6. 1936.

⁶⁵ Tamtéž, dopis od Řehulky ze 13. 7. 1936.

⁶⁶ Tamtéž, dopis Machatému z 5. 8. 1936.

⁶⁷ Tamtéž, dopis Řehulkovi z 16. 9. 1936; dopisy od Řehulky ze 17. 8., 28. 8. a 17. 9. 1936.

nepoužít pozemky k výrobě cementu, případně je neprodat třetí osobě. Nelze tedy vyloučit, že Štrambersko-Vítkovické cementárny rozehrály složitou hru, jejímž účelem bylo oslabení továren v Maloměřicích a Horním Srní. Jestliže tomu tak ale nebylo, dopustily se závažného podnikatelského pochybení. Prodejna se zbavila konkurence v podobě hodolanského závodu jen proto, aby pozemky bývalé cementárny předala vlivné a kapitálově velice silné firmě Baťa, jejíž cíle nebyly v souladu s další existencí cementářského syndikátu.

Farář Jan Machatý záhy převedl grygovskou parcelu na firmu „Zlín“, stavební akciová společnost,⁶⁸ dceřinou společnost Baťova koncernu, a obdržel odměnu v hodnotě 7 515 Kč. Adolf Lexmaul, další z Baťových důvěrníků, získal za prokázané služby 1 000 Kč.⁶⁹ Vedle výzvědné cesty v březnu 1936 měl Lexmaul i jiné povinnosti. Zůstával v kontaktu s obyvateli Grygova, od nichž skupoval pozemky a opatroval informace o dění v obci. Aby Lexmaul nevzbudil podezření, vystupoval navenek jako pomocník faráře Machatého, ve skutečnosti ale obstarával další potřebnou půdu na stavbu cementárny.⁷⁰ Machatý závěrem vyjádřil poděkování za odměnu a napsal: „*Ze srdce si přeji, aby už ten podnik zamýšlený byl v chodu* [cementárna v Grygově, pozn. aut.], *aby ten kartelářský měch* [Prodejna, pozn. aut.] *patřičně dostal za vyučenu a splaskl na minimum. Přeji hodně štěstí!*“⁷¹ Baťa mohl zahájit další kolo jednání, tentokrát s Průmyslovými podniky Hlavního města Olomouce (dále Průmyslové podniky): cihelnou, vápenkou a kamenolomem.

Pozemky od Machatého, které nyní získala firma Baťa, nebyly upraveny pro okamžitě zahájení těžby a surovina nedosahovala vysokých kvalit.⁷² Už hodolanská cementárna společnosti Pragocement proto odebírala kámen od Průmyslových podniků,⁷³ které vlastnily lomy zejména na grygovském vrchu zvaném Horka.⁷⁴ Co však bylo ještě důležitější, část pozemků Průmyslových podniků přehrazovala spojení Baťovy nově koupené parcely s grygovským nádražím. Baťa potřeboval příslušnou půdu získat, aby mohl postavit vlečku či úzkokolejnou dráhu, jež by propojila železnici s projektovanou cementárnou.⁷⁵

Průmyslové podniky, jejichž dějiny lze datovat až k roku 1513,⁷⁶ byly majetkem města Olomouce. Sestávaly z cihelny v Kyselově a vápenky a vápencových lo-

⁶⁸ Tamtéž, inv. č. 32, dopis právního oddělení hospodářskému oddělení z 29. 10. 1936.

⁶⁹ Tamtéž, inv. č. 37, dopis Živnostenské bance z 25. 9. 1936.

⁷⁰ Tamtéž, inv. č. 32, dopis ze 14. 11. 1936.

⁷¹ Tamtéž, inv. č. 37, dopis od Machatého z 29. 9. 1936.

⁷² Tamtéž, inv. č. 32, dopis od Řehulky z 19. 10. 1936.

⁷³ AČNB, f. PÚB, PÚB-391-1, zpráva z 10. 12. 1935.

⁷⁴ I. Hejhalová, *Paměti obce Grygova*, Olomouc 1998, s. 6.

⁷⁵ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 31, sign. XVII, záznam o jednání z 20. 1. 1937.

⁷⁶ P. Kalábková a kol., *Grygov*, s. 56.

mů v Grygově. Roční produkce činila zhruba 4 mil. cihel, 6 000 t vápna a 50 000 t vápence.⁷⁷ Velká hospodářská krize zasáhla Průmyslové podniky velmi tvrdě a zastavení provozu hodolanské továrny Pragocementu, důležitého zákazníka, ještě umocnilo ekonomický propad.⁷⁸ Městská rada v Olomouci hledala způsob, jak učinit Průmyslové podniky rentabilními. Dle jejich ředitele Jaroslava Šmejkal⁷⁹ se dalo tohoto cíle dosáhnout jediným způsobem. Olomouc musí v Grygově zřídít vlastní továrnu na cement (sic!).⁸⁰ Šmejkal se totiž dozvěděl od grygovského obchodníka s dobyt看 Fargaše, „pleticháře a intrikána“, že „tajuplný kapitalista“ plánuje v obci postavit novou cementárnu. Domyslel si, že se zřejmě jedná o firmu Baťa a pokusil se situace využít ve prospěch Průmyslových podniků. Představoval si spolupráci při založení i řízení podniku.⁸¹ Na Baťu se poprvé obrátil v červenci 1936, zatím jen s nenápadnou žádostí o „radu“: „*Město Olomouc je řadu let Vaším spolupracovníkem co dodavatel vápna [...] vidíme ve Vaší firmě, vybavené výzkumem i vědou, praktického učitele úspěchů ve Vašem podnikání [...] dovolujeme si dotázati se Vás, jak bychom měli využítí mocného ložiska vápencového [...] v těsné blízkosti stanice Grygov u Olomouce [...] Váš výzkumný ústav mohl by nám dáti řadu praktických námětů, jak využítí plně vápencového ložiska [...] Vašimi methodami. Na podobné dotazy musíte býti do budoucna připraveni, neboť Zlín stal se dnes školou úspěšného podnikání pro celý svět.*“⁸² Jednání o koupi grygovských pozemků Štrambersko-Vítkovických cementáren se v této době blížila zdárnému ukončení, zřejmě z tohoto důvodu Baťa na dopis ani neodpověděl. Spolupráci s Průmyslovými podniky nepotřeboval a ani si ji nepřál.

Šmejkal se nevzdal a pokračoval ve snaze o založení cementárny v Grygově. Dne 13. října 1936 otevřeně nabídl společnou výstavbu továrny na cement.⁸³ Firma Baťa

⁷⁷ J. Zedek (red.), *Olomouc město i okres*, Brno 1931, s. 92–93.

⁷⁸ Státní okresní archiv Olomouc (dále SOKA Olomouc), fond Archiv města Olomouce – registratura 1920–1940 (dále jen f. AMO), kniha 2031, protokoly o schůzi městské rady z 3. 1., 21. 2. a 13. 3. 1936.

⁷⁹ Jaroslav Šmejkal se narodil roku 1889 v Prostějově. Absolvoval vysokou školu zemědělskou v Praze, získal inženýrský titul. Pracoval jako správce velkostatků, vykonával učitelkou praxi a v roce 1920 se stal zásobovacím úředníkem v Olomouci. O dva roky později jmenován správcem městské cihelny a vápenky. Městská rada v Olomouci si jeho schopností cenila, vedl i olomoucký hospodářský úřad. Za druhé světové války prováděl sabotáže, skončil v koncentračním táboře. Pobyt přežil s podlomeným zdravím. SOKA Olomouc, f. AMO, kart. č. 62, inv. č. 28, osobní věci jednotlivých městských úředníků: Šmejkal Jaroslav, ing., 1920–1940.

⁸⁰ Tamtéž, kniha 2031, protokol o schůzi městské rady z 9. 10. 1936.

⁸¹ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis od Řehulky z 19. 10. 1936.

⁸² Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, dopis od Průmyslových podniků z 15. 7. 1936.

⁸³ Tamtéž, dopis od Průmyslových podniků z 13. 10. 1936.

opět neodpověděla. Místo toho pověřila svého důvěrníka, advokáta Řehulku, aby u městské rady v Olomouci sondoval podrobnosti o plánovaném projektu.⁸⁴ Řehulka „*mohl paralyzovat*“ aktivity města prostřednictvím člena městské rady za lidovou stranu Vojtěcha Medka, jenž byl připraven využít svůj politický vliv v Baťův prospěch. Toho ale nebylo nakonec třeba. Medek zjistil, že Olomouc nevyčlenila pro rok 1937 vrozpočtu potřebné finanční prostředky na stavbu cementárny. Řehulka ale i tak doporučil záležitost raději co nejvíce urychlit. Kontaktoval olomouckého starostu Richarda Fischera⁸⁵ s nabídkou na uzavření smlouvy o odběru vápence a odkoupení části grygovských pozemků Průmyslových podniků pro stavbu vlečky či úzkokolejné dráhy. Starosta se k tomuto návrhu zatím stavěl kladně, Baťa sliboval přinést do krizi postiženého kraje práci.⁸⁶

Baťův koncern potřeboval získat od Průmyslových podniků celkem 8 708 m². Začátkem listopadu 1936 navrhl odkoupení této půdy za 2 Kč/m², částku podstatně vyšší, než dříve zaplatil prostřednictvím Machatého Štrambersko-Vítkovickým cementárnám (zhruba 1,19 Kč/m²).⁸⁷ Městská rada zpočátku souhlasila, jen požadovala vyšší cenu. Jinak uvažoval Šmejkal, který se stále nevzdal myšlenky společné cementárny. Přesvědčil zastupitelstvo o existenci vážného nebezpečí, že Baťa zřídí v Grygově i vápenku, což Průmyslové podniky zruinuje.⁸⁸ Baťův koncern původně tento krok zřejmě skutečně plánoval.⁸⁹ Ostatně by se nejednalo o zvláštnost, cementárny obvykle pálily nejen cement, ale i vápno. Jako kompromisní řešení se nakonec ukázal odprodej celého grygovského komplexu, nejen zmíněných 8 708 m², proti čemuž nic nenamítal ani ředitel Průmyslových podniků.⁹⁰

Městské zastupitelstvo se chtělo nevýdělečných Průmyslových podniků zbavit, nabídlo je proto Baťovi levně, za 2 mil. Kč.⁹¹ Olomouc byla taktéž ochotna prodat zmíněných 8 708 m² na stavbu vlečky, ovšem pouze v případě Baťova souhlasu s dlouhodobou smlouvou na odběr vápence a záruky, že v Grygově nebude zřízena

⁸⁴ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 37, sign. XVII, dopis Řehulkovi ze 17. 10. 1936; dopis od Řehulky z 10. 10. 1936.

⁸⁵ Richard Fischer (1872–1954) byl československý advokát, politik a spisovatel. Vystudoval práva v Praze, člen politické strany Československá národní demokracie. V letech 1923–1939 starostou Olomouce. Dostupné z <http://www.olomouc.eu/aktualni-informace/aktuality/12531> [cit. 2014-11-07].

⁸⁶ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis od Řehulky z 19. 10. 1936.

⁸⁷ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, žádost z 5. 11. 1936.

⁸⁸ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis od Řehulky z 14. 11. 1936.

⁸⁹ Tamtéž, inv. č. 37, dopis od Řehulky z 10. 10. 1936.

⁹⁰ Tamtéž, inv. č. 32, dopis od Řehulky z 14. 11. 1936.

⁹¹ Odhadní cena činila zhruba 1,9 mil. Kč. Tamtéž, dopis od Řehulky ze 17. 11. 1936. Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, dopis od městské rady ze 17. 11. 1936.

vápenka. Odhadní komise stanovila pro takový případ cenu pozemků velmi vysoko, na 8 Kč/m².⁹² Dne 17. listopadu 1936 se sešli zástupci Baťova koncernu, Olomouce a Průmyslových podniků přímo v Grygově k jednání o dodávkách vápence pro grygovskou cementárnu. Šmejkal nabídl prodej suroviny na výrobu cementu za 0,89 Kč na 100 kg, hned dalšího dne ale cenu zvýšil o devět haléřů.⁹³ Krátce nato se konala další schůzka, tentokrát na olomouckém stavebním úřadě. Byl učiněn návrh pětileté dohody o odběru vápence, zástupci firmy Baťa však neměli dostatečnou pravomoc, aby vyslovili souhlas. Kladně se nevyjádřili ani k případnému nákupu celého komplexu Průmyslových podniků. Poněkud netakticky ovšem pohrozili vyvlastněním pozemků, jestliže Olomouc nepřestane spojovat prodej parcel na stavbu vlečky s dlouhodobou smlouvou o odběru vápence. Příslušné zákony umožňovaly vyvlastnění, pokud plánovaná cementárna v Grygově získá statut „podniku důležitého pro obranu státu“.⁹⁴ Záruky, že v Grygově nepostaví vápenku, odmítli zástupci firmy Baťa učinit. Údajně učinili pouze ústní slib: „[...] firma nemá v úmyslu v Grygově vápenku zřizovati, jelikož má svoji vápenku v Otrokovicích na Bahňáku“.⁹⁵ Chování Baťova koncernu pobouřilo především Šmejkal, jenž se později o celé záležitosti vyjádřil velmi ostře. Baťa nechtěl dle Šmejkala „[...] konkrétně jednat, nechávající si vždy jen volnou ruku“ a při jeho „[...] strohosti a přímočarosti není [...] ani toho času obchodní jednání možné“.⁹⁶

Podobně jako v případech Štrambersko-Vítkovických cementáren se Baťa snažil získat co nejlepší podmínky pro dodávky vápence a nákup pozemků. Nejenže tím ale ztratil cenný čas, v očích olomouckého zastupitelstva vzbudil nedůvěru a z ředitele Průmyslových podniků Šmejkala si udělal nepřítele. Plně si neuvědomil, že záležitost není taktické déle protahovat, protože jeho aktivity již vstoupily v obecnou známost. Lexmaul stále nakupoval půdu od obyvatel Grygova na jméno Machatý, ceny ale stoupaly.⁹⁷ Začátkem listopadu 1936 byl Řehulka připraven vyhotovit celkem 37 kupních smluv, Baťa ovšem platil podstatně víc než dříve.⁹⁸ Zatímco Grygov zachvátila spekulantská horečka, Olomoucký večerník otiskl dne 24. října 1936 článek s názvem „*Také Baťa postaví cementárnu?*“. Autor poněkud naivně doufal v dohodu

⁹² Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, sign. XVII, dopis od Řehulky z 16. 2. 1937.

⁹³ Tamtéž, dopis od Šmejkala z 18. 11. 1936.

⁹⁴ 131. zákon ze dne 13. května 1936 o obraně státu, in: Sběrka zákonů a nařízení státu československého, Praha 1936, s. 479–541; 63. zákon ze dne 29. března 1935 o vyvlastnění k účelům obrany státu, in: Sběrka zákonů a nařízení státu československého, Praha, 1935, s. 149–152.

⁹⁵ SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 29, sign. XVII, dopis z 29. 1. 1937.

⁹⁶ Citováno dle dopisu od Řehulky. Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 32, dopis od Řehulky z 3. 12. 1936.

⁹⁷ Tamtéž, dopis od Řehulky ze 17. 11. 1935 a dopis Řehulkovi z 21. 11. 1936.

⁹⁸ Tamtéž, dopis od Řehulky z 3. 11. 1936.

olomouckého zastupitelstva s firmou *Baťa*, „aby byla vybudována velká a moderní cementárna [...] záleží jen na obou interesentech, zda nezaleknou se kartelu [Prodejniny, pozn. aut.], který bude jako obyčejně klásti všemožné překážky, aby vybudování konkurenčního podniku znemožnil.“⁹⁹ Medializace celé záležitosti přilákala pozornost cementářského syndikátu, odhodlaného stavbě konkurenčního podniku zabránit.

Průběh – otevřený střet Prodejniny cementáren a Baťova koncernu

Během zasedání hlavního shromáždění Prodejniny cementáren ve dnech 29. a 30. října 1936, konaném v pražských budovách syndikátu na Václavském náměstí, zatím neměli jeho členové žádné zprávy o projektu grygovské továrny. Přesto se stal Baťův koncern součástí jednacího programu. Smlouva Horního Srní s firmou Baťa o dodávkách cementu končila 31. prosince 1936, už delší dobu proto Prodejna zvažovala uzavření nové dohody. Baťa návrhy cementářského syndikátu odmítal, na žádost cementárny Maloměřice se tedy měly obstarat nové informace o jeho aktivitách.¹⁰⁰ Změna však nastala záhy. Někdy během první poloviny listopadu 1936 se členové Prodejniny dozvěděli o grygovském podniku a učinili náležité kroky.¹⁰¹

„Firma Zlín, akc. spol. rozhodla se stavěti cementárnu v Grygově u Olomouce a za tím účelem dala se do nákupu a nájmu pozemků v kat. obci Grygov a okolí. Tato akce jest namířena proti zájmům Prodejniny cementáren, spol. s. r. o. v Praze, resp. jejím členským firmám [...] členské firmy Prodejniny cementáren v Praze [se rozhodly] zmocniti fu. Maloměřice, Cementárna Maloměřice Czech Leo a spol. a fu. Hornosrňanské cementárny a kamenolomy, akc. spol. v Hor. Srní za tím účelem, aby podnikly ihned potřebné kroky a práce a aby tím postavení nové cementárny v Grygově znemožnily nebo aspoň ztížily.“¹⁰² Tak zněla část prohlášení, jímž členové cementářského syndikátu pověřili jako svou „věrnou ruku“ („Treuhand“) továrny v Maloměřicích a Horním Srní zahájením „akce Grygov“. Projekt grygovské cementárny narušil přirozená odbytíště obou firem, a výrazně tak ohrozil jejich zájmy, bylo proto jen logické svěřit vedení sporu právě jim. Maloměřice a Horní Srní nestály proti Baťovi osamoceny. V důležitých záležitostech poskytl pomoc centrální orgány Prodejniny a svůj vliv uplatnili i ostatní členové syndikátu, napojení na největší československé finanční ústavy. Náklady se dělily proporcčně dle kontingentů, tzn. velkou část výloh platila Královská cementárna (tab. 3).

⁹⁹ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 29, *Moravský večerník*, Olomouc 24. 10. 1936.

¹⁰⁰ SOKa Beroun, f. PC, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 29. a 30. 10. 1936.

¹⁰¹ Tamtéž, zápisy ze schůzí hlavního shromáždění z 19. 11. a 10. 12. 1936.

¹⁰² Tamtéž, kart. č. 8, text závazného prohlášení, nedatováno.

Tab. 3: Kontingenty Prodejny cementáren, s. r. o. v roce 1936 v procentech. Uvedeny jednotlivé firmy a továrny, které se nacházely v jejich vlastnictví.

Firma	Továrna	Kontingent %
Královská cementárna, a.s.	Králov Dvůr, Čížkovice	36,12
Slovenské továrny na port. cem., a. s.	Lietavská Lúčka, Ladce	14,70
Leo Czech & spol.	Maloměřice	14,10
Štrambersko-Vítkovické cementárny, a. s.	Štramberk, Vítkovice	10,80
Moravsko-slovenské cementárny, a. s.	Horní Srní	6,90
„Union“ továrna na portlandský cement, a. s.	Stupava	5,65
„Prastav“, spoj. praž. tov. na staviva, a. s.	Radotín	5,50
Řetenická cementárna, a. s.	Řetenice	2,80
Podolská cementárna v Praze, a. s.	Podolí	2,72

Zdroj: NA, f. KR, kart. č. 73, ev. č. 720, smlouva z 13. 12. 1935.

Průběh „akce Grygov“, kterou lze ohraničit druhou polovinou listopadu 1936 až začátkem února 1937, je pro přehlednost vhodné rozdělit do několika tematických celků. Konflikt se nejprve rozběhl na úrovni olomouckého městského zastupitelstva, v úzké návaznosti na aktivity Průmyslových podniků. Dále probíhal v Grygově u Olomouce, kde Prodejna skupovala půdu a obstarala Baťovy pozemky výhradními kutacími právy. Prodejna do akce začlenila i dělnictvo zaměstnané v československých cementárnách a vedla s Baťou několik soudních sporů. K ostré polemice došlo na stránkách denního tisku. Do celé záležitosti se zapojily pražské úřady a instituce, zejména finanční ústavy (Živnostenská banka), příslušná ministerstva (ministerstvo národní obrany, ministerstvo průmyslu, obchodu a živností apod.) a nakonec i československá vláda. Celý konflikt skončil u jednacího stolu, aniž by Baťa dosáhl svých cílů.

Nejprve se soustředíme na to, jakým způsobem kladla Prodejna překážky prostřednictvím olomouckého zastupitelstva. Zástupci Baťova koncernu navštívili dne 26. listopadu 1936 starostu Olomouce Richarda Fischera a posléze i ředitele Průmyslových podniků Jaroslava Šmejkal. Baťa projevil ochotu podepsat dvouletou smlouvu na dodávky vápence, dohromady plánoval koupit 100 000 t kamene. O požadované ceně 0,98 Kč na 100 kg chtěl dále vyjednávat.¹⁰³ Bylo již pozdě. Šmejkal

¹⁰³ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 29, sign. XVII, dopis z 29. 1. 1937.

mezitím kontaktovala „věrná ruka“ Prodejny, cementárna v Horním Srní, s nabídkou na odběr 75 000 t vápence během pěti let za 1,20 Kč na 100 kg. Oba návrhy je na první pohled možné považovat za srovnatelné, při bližším pozorování však snadno odhalíme výhodnost smlouvy s Horním Srní. Vzhledem k vysokým přepravním nákladům se doprava kamene až na Slovensko nevyplatila, návrh Horního Srní proto počítal s penálem v hodnotě 40 Kč za každých 10 t kamene, který továrna neodebere.¹⁰⁴ Dohromady se jednalo o 300 000 Kč za 75 000 t kamene, štedrý úplatek krizí postiženým a ztrátovým Průmyslovým podnikům. Horní Srní tak paralyzovalo stavbu grygovské továrny dvojím způsobem. Zprvė získalo od Průmyslových podniků možnost zřídít skladiště na odvoz kamene. K tomuto účely byly, jistě ne náhodou, vyčleněny právě ty parcely, jež Baťa nutně potřeboval pro stavbu vlečky mezi projektovanou cementárnou a nádražím. Zadruhé se Průmyslové podniky zavázaly neposkytnout po dobu pěti let třetí straně vápenec k chemickému zpracování, tj. pro účely výroby cementu či vápna.¹⁰⁵

Zajímavé je pozorovat, jakým způsobem dospělo olomoucké zastupitelstvo k rozhodnutí uzavřít smlouvu s Horním Srním, kterou lze považovat za politicky riskantní útok proti Baťovu koncernu. Z 20 členů městské rady podporovali Baťu lidovci v čele s Medkem (dále Antonín Vlček a Ludvík Kayer) a spíše na jeho stranu se stavěli i sociální demokraté Emanuel Vojnar a R. Procházka. Starosta Richard Fischer zachovával v celé otázce přísnou neutralitu.¹⁰⁶ Jako „věrná ruka“ cementářského syndikátu naopak vystupoval člen městské rady za národní socialisty, advokát Evžen Esteřák.¹⁰⁷ Esteřák zastával funkci referenta Průmyslových podniků a zodpovídal za právnícké posudky ke smlouvám, které město uzavíralo.¹⁰⁸ Důležitým hráčem byl i Jaroslav Šmejkal, rovněž ostrý odpůrce Baťova koncernu. Šmejkal sice nezasedal v městském zastupitelstvu, jeho pozice ředitele Průmyslových podniků ale nesla značnou váhu. Z dochovaných pramenů nevyplývá, že by navázal přímé kontakty s cementářským syndikátem, i když tuto možnost nelze zcela vyloučit. Patrně ho však vedly osobní pohnutky a nepřátelství, které v něm firma Baťa svým neopatrným počínáním rozdmýchala. Později se k celé kauze vyjádřil takto: „*Při známém vydírání fy Baťa na kartelu cementářském ocitl se grygovský podnik [Průmyslové podniky, pozn. aut.] v nebezpečí, že bude firmou Baťa pohlcen, neboť firma Baťa měla na své*

¹⁰⁴ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, dopis Fischerovi z 27. 11. 1936.

¹⁰⁵ SOKa Beroun, f. PC, kart. č. 8, smlouva mezi Průmyslovými podniky a Horním Srním ze 4. 12. 1936.

¹⁰⁶ SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopisy od Řehulky z 2. a 3. 12. 1936.

¹⁰⁷ SOKa Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis od Špiška ze 14. 12. 1936.

¹⁰⁸ Na schůzi městské rady ze dne 31. 5. 1935 bylo rozhodnuto, že veškeré návrhy smluv budou postoupeny Esteřákově k podání právníckého posudku. SOKa Olomouc, f. AMO, kart. č. 19, inv. č. 10, úřední záznam z 31. 5. 1935.

straně tisk i členy zastupitelstva. Postavil jsem se na odpor sám a téměř všemi opuštěn. Nelekl jsem se ani nátlaku, ani hrozeb, ani žalob, nepodlehli jsem ani svodu finančního pro svoji osobu [...].¹⁰⁹

O podpisu smlouvy s Horním Srním se rozhodovalo na zasedání městské rady dne 4. prosince 1936.¹¹⁰ Esteřák zdůrazňoval finanční benefity a zmínil, že Horní Srní nabídlo garanční listinu od Živnostenské banky v hodnotě 100 000 Kč jako záruku, že od smlouvy neustoupí. Šmejkal, bývalý člen sociální demokracie, argumentoval sociální otázkou. Zmínil Baťovy snahy docílit co nejnižších cen na dodávky vápence, zdůraznil průtahy v jednáních a upozornil, že Baťa zřídí v Grygově vlastní vápenku. Dle jeho názoru by dohoda s Baťovým koncernem znamenala snižování mezd, snad i konec Průmyslových podniků, jejichž tradice sahala až do 16. století. Smlouva s Horním Srním naopak značila finanční a sociální jistotu. Radní Rudolf Medek Baťu informoval, že odhodlanost, s níž se Esteřák i Šmejkal snažili docílit podpisu, vzbudila u části městské rady jisté podezření, zbylí radní ale „byli jako opití vývody inž. Šmejkal a dr. Esteřáka, vidíce před sebou jen cifry“, postavili se proto na stranu Horního Srní.¹¹¹ Smlouva byla politicky velice nebezpečnou záležitostí, kartely a syndikáty se těšily u československé veřejnosti značné antipatii. Zřejmě proto městská rada raději svěřila veškeré pravomoci při jejím uzavírání přímo do rukou Průmyslových podniků, tzn. jejich referenta Esteřáka a ředitele Šmejkal.¹¹² Na půdě olomouckého zastupitelstva Prodejna nad Baťou zvítězila.

Baťa si zpočátku plně neuvědomil, co podpis smlouvy o dodávkách kamene mezi Průmyslovými podniky a Horním Srní znamená. Pravděpodobně se domníval, že Prodejna pouze zabránila odběru vápence z městských lomů, plánoval tedy rozvoj těžby na pozemcích získaných prostřednictvím Machatého.¹¹³ Stále chtěl odkoupit parcely nutné pro stavbu vlečky, v horším případě je vyvlastnit. Dne 18. prosince se proto sešli zástupci Baťova koncernu s Esteřákem a Šmejkalem. Esteřák zaujal k požadavkům firmy Baťa „naprosto negativní stanovisko a prohlásil [...], že město Olomouc nikdy neprodá potřebné části pozemků“. Esteřák i Šmejkal zřejmě překročili tímto výrokem své pravomoci, neboť za každou cenu odmítali učinit o schůzce přesný písemný zápis.¹¹⁴ Pro Baťu se jednalo o jasný signál. Pozemky je třeba koupit tajně či vyvlastnit. Nejprve obstaral skrze kontakty Jaroslava Řehulky na olomouckém zastupitelstvu přesné znění smlouvy mezi Průmyslovými podniky a Horním Srním.¹¹⁵

¹⁰⁹ Tamtéž, kart. č. 62, inv. č. 28, dopis od Šmejkal z 1. 12. 1945.

¹¹⁰ Tamtéž, kniha 2031, protokol o schůzi městské rady ze 4. 12. 1936.

¹¹¹ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopisy od Řehulky z 3. 12. a 17. 12. 1936.

¹¹² Tamtéž, dopis od Řehulky ze 17. 12. 1936.

¹¹³ Tamtéž, dopis od Řehulky z 9. 12. 1936.

¹¹⁴ Tamtéž, dopis Řehulkovi z 19. 12. 1936.

¹¹⁵ Tamtéž, dopis od Řehulky z 19. 12. 1936.

Následně podal oficiální žádost o odprodej pozemků přímo na městskou radu. Ta byla záhy zamítnuta,¹¹⁶ Baťa se odvolal, opět bezúspěšně.¹¹⁷ Plán skoupit parcely tajně, tentokrát prostřednictvím brněnského učitele Rudolfa Štefka, nakonec nebyl uveden v praxi.¹¹⁸ Jedinou cestou zůstalo vyvlastnění.

Pro zahájení vyvlastňovacího řízení musel Baťa získat jak povolení na stavbu vlečky od ministerstva železnic, tak souhlas od ministerstva národní obrany pro zařazení grygovské cementárny mezi objekty důležité pro obranu státu. Na Ředitelství státních drah v Olomouci putovaly dne 20. ledna 1937 čtyři hotové projekty vlečky spolu s žádostí o vyvlastnění pozemků.¹¹⁹ Prodejna se je pokusila neúspěšně zadržet, celou záležitost ale pouze zpomalila. Projekt vlečky zamířil koncem ledna 1937 do Prahy na ministerstvo železnic,¹²⁰ kde měl ovšem značný vliv cementářský syndikát. Přes opakované intervence Baťova koncernu žádost zapadla a nebyla vyřízena.¹²¹ Žádost o zařazení grygovské továrny mezi objekty důležité pro obranu státu skončila obdobně. Koncem prosince 1936 se Baťa obrátil na velitelství 7. divize v Olomouci, které muselo vyslovit souhlas a následně předat spisy ministerstvu národní obrany do Prahy.¹²² Zásahem neznámého zdroje, zřejmě Prodejny, se žádost u velitelství pozdržela, do Prahy putovala teprve začátkem ledna 1937.¹²³ Z dalšího textu vyplývá, že ani na ministerstvu národní obrany neslavil Baťa úspěch.

Cementářský syndikát vzdoroval vyvlastnění pozemků Průmyslových podniků ještě jedním způsobem. Dne 25. ledna 1937 podal jistý Alois Místecký, velkoobchodník se stavebninami ve Valašském Meziříčí, na okresním úřadě Olomouc-venkov žádost o živnostenské oprávnění na výrobu cementu v Grygově. Zastupoval ho olomoucký advokát Bedřich Karel, právní zástupce Horního Srní, napojení na Prodejnu je tedy patrné. Stavbu chtěl provést na parcelách, které Baťa plánoval vyvlastnit.¹²⁴ Okresní úřad Olomouc-venkov, jenž byl v Baťových rukou a držel „sjednanou linii“, považoval snahy Místeckého za sabotáž a živnostenské oprávnění odmítl vydat, dokud nebude cementárna postavena. Povolení ke stavbě přitom muselo schválit městské zastupitelstvo i zemský výbor, což nebylo za dané situace příliš reálné. Prodejna se nevzdala. O několik dní později putovala na okresní úřad nová žádost o udělení živnostenského oprávnění, jejíž součástí byl i detailní projekt továrny. Dle zpráv Baťova koncernu záležitost iniciovali ředitel Horního Srní Špíšek, advokát Bedřich Karel a stavitel

¹¹⁶ Tamtéž, dopis Řehulkovi z 23. 12. 1936.

¹¹⁷ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 30, dopis z Olomouce z 8. 4. 1937.

¹¹⁸ Tamtéž, inv. č. 31, dopis z 8. 2. 1937.

¹¹⁹ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, žádost z 20. 1. 1937.

¹²⁰ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 38, sign. XVII, dopisy od Řehulky z 1. a 2. 2. 1937.

¹²¹ Tamtéž, dopis od Řehulky z 10. 6. 1937; telegram od Blažka z 18. 6. 1937.

¹²² Tamtéž, inv. č. 32, dopis od Řehulky z 26. 12. 1936.

¹²³ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, dopis z 8. 1. 1937.

¹²⁴ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, přehled o Grygově z 3. 2. 1937.

Hublík, který se vydával za autora projektu. Okresní úřad se obával obvinění ze stranění Baťovi, žádost proto přijal, její vyřízení ale úředníci co nejvíce protahovali.¹²⁵ Místecký živnostenský oprávnění a povolení ke stavbě nakonec nikdy nezískal.

Prodejna nekladla Baťovi překážky pouze na olomouckém zastupitelstvu, svůj postup pečlivě promyslela i v Grygově. Obstrukce proti stavbě továrny na cement zde probíhaly především dvojím způsobem. Prvně se jednalo u skupování pozemků sousedících s projektovanou cementárnou jakožto příprava pro vedení soudních sporů (rušená držba). Za mnohem zajímavější lze ovšem považovat druhý způsob, snahu obstatit Baťovy pozemky kutacími kruhy a rozvrátit je. Nejdříve se věnujme problematice nákupu pozemků.

Cementářský syndikát si přál zůstat při skupování grygovských parcel v anonymitě, ostatně podobně, jako dříve činil i Baťa, využil proto služeb prostředníka. Horní Srní zvolilo pro tyto účely coby svou „věrnou ruku“ Karla Marka, kterému slíbilo odměnu v hodnotě 10 000 Kč.¹²⁶ Vazby cementárny v Horním Srní na Karla Marka, tehdy skoro čtyřicetiletého studenta práv v Praze, jehož příbuzní se v Praze těšili značnému vlivu, nelze přesně odhalit.¹²⁷ Víme však, že pozemky neskupoval v Grygově osobně. Jako jeho agent vystupoval zadlužený grygovský statkář Alois Suchý a s podpisem smluv pomáhal také jistý agrárník Vrána.¹²⁸ Prodejně poskytoval rady obchodník s dobytím Fargaš a proti Baťovi se postavili i někteří grygovští rolníci.¹²⁹ Činnost Prodejn se naopak snažilo paralyzovat právní oddělení firmy Baťa, které kompetentně čelilo všem pokusům cementářského syndikátu zabránit stavbě grygovské cementárny. Zdatně asistoval olomoucký advokát Jaroslav Řehulka. Kupříkladu zastihl jednoho pátečního večera ředitele cementárny v Horním Srní Richarda Špiška při rozhovoru se statkářem Suchým a Vránou. Podle Řehulkova svědectví se zrovna nacházeli „*ve vinárně u Stravů, kde kupí [...] válečný plán při hojnosti vína a byli mým příchodem neobyčejně nepřijemně překvapeni*“.¹³⁰ Také Baťův koncern využíval služeb obyvatel Grygova. Informace o dění v obci obstarával Ladislav Šafařík, za což měl odměnou slíbeno pracovní místo u firmy Baťa buď přímo v Grygově, nebo ve Zlíně. Jak už tomu v podobných případech bývá, objevili se i lidé, kteří hráli na obě strany. Jednalo se zejména o stavitele Aloise Košackého, v letech 1919–1927 starostu Grygova.¹³¹

¹²⁵ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, sign. XVII, dopisy od Řehulky z 29. 1. a 6. 4. 1937.

¹²⁶ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 8. 9. 1939.

¹²⁷ Životopisné údaje dle informací Baťova koncernu. SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, informace o Markovi z 12. 12. 1936.

¹²⁸ Tamtéž, dopis od Řehulky z 27. 11. 1936.

¹²⁹ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, dopis ze 4. 1. 1936.

¹³⁰ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 32, dopis od Řehulky z 2. 12. 1937.

¹³¹ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, dopisy od Šafaříka ze 4. 1. a 20. 2. 1937; dopis Šafaříkovi z 3. 3. 1937.

První kupní smlouva na jméno Karel Marek byla v Grygově uzavřena dne 23. listopadu 1936, tedy přibližně ve stejnou dobu, kdy Horní Srní začalo jednat s Průmyslovými podniky o nákupu kamene.¹³² Prostřednictvím Karla Marka došlo během celé „akce Grygov“ k zakoupení pozemků v hodnotě více než 370 000 Kč.¹³³ Aktivita Prodejny vyhnaly ceny grygovských parcel do obrovské výše. Zatímco před intervencí cementářského syndikátu se prodávaly za 2–4 Kč/m², v některých případech nyní musel Baťa nabízet až 10 Kč/m².¹³⁴ Obyvatelé Grygova se snažili situace využít. Objevil se i kuriózní případ, kdy své přemrštěné požadavky zdůvodňovali tím, že se pod jejich pozemky nachází zlato.¹³⁵ Jiní porušili ústní dohody, jimiž prodej půdy dříve slíbili Baťovi a přijali výhodnější nabídky Prodejny. Baťa sice hrozil žalobou pro porušení ústních smluv, prozatím však k tomuto kroku nesáhl, aby nepolekal zbylé prodejce.¹³⁶ Překotné skupování se nachýlilo ke konci začátkem února 1937, kdy Prodejna využila nově nabytého vlastnictví k zahájení žalob.

Vzdalme se nyní od aktivit Karla Marka a soustředme se na druhý způsob, jímž cementářský syndikát bránil stavbě továrny v Grygově. Max Kohn, jeden z majitelů cementárny Maloměřice, si najal jakožto další „věrnou ruku“ Prodejny advokáta Wilhelma Feitha z Brna.¹³⁷ Feith, právní zástupce cihlářského kartelu a Maloměřic, úspěšně zažádal dne 23. listopadu 1936 u Revírního báňského úřadu v Brně o poskytnutí 41 výhradních kutisek v katastrální obci Grygov.¹³⁸ Myšlenka pocházela především z hlavy jistého Dr. Loewa, údajně významného rakouského odborníka na horní právo, Feithovi ale asistovali i horní inženýři, geologové a brněnští advokáti. Originalita tohoto kroku nespočívala jen v možnosti donutit Baťu poskytnout pozemky na zkušební vrty do hloubky 40 m, a tím je fakticky znehodnotit. Stále platný horní zákon 146/1854 ř. z.¹³⁹ dovoloval příslušnou půdu vyvlastnit, pokud Baťa nevyсловí souhlas s vrtním. Feith odhadoval náklady celé operace na 60–100 000 Kč,¹⁴⁰ přičemž Prodejna hradila veškeré výlohy a odměnila ho částkou 1 000 Kč za každý měsíc, kdy držel výhradní kutací kruhy.¹⁴¹ Nerost, který chtěl Feith na pozemcích

¹³² Tamtéž, dopis od Řehulky z 1. 2. 1937.

¹³³ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 1, dopis od Horního Srní z 25. 4. 1939.

¹³⁴ SOKAZlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis Řehulkovi z 11. 12. 1936.

¹³⁵ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, dopis od Šafaříka z 10. 1. 1937.

¹³⁶ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 32, dopisy od Řehulky z 3. 12. a 14. 12. 1936.

¹³⁷ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis Feithovi z 29. 1. 1937.

¹³⁸ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, přehled o Grygově z 3. 2. 1937.

¹³⁹ Dostupné z <http://www.epravo.cz/vyhledavani-aspi/?Id=27&Section=1&IdPara=1&ParaC=2> [cit. 2014-10-27].

¹⁴⁰ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis od Feitha z 28. 12. 1936.

¹⁴¹ Tamtéž, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 8. 9. 1939.

těžit, nebyl výslovně specifikován, v Grygově se nicméně šířily zvěsti o naftě,¹⁴² popřípadě denní tisk přinesl zprávy o uranu.¹⁴³

Na příkladu kauzy s kutacími kruhy lze pozorovat, jak výkonné právní oddělení Baťa zaměstnával. O Feithových aktivitách se firma dozvěděla telefonicky od Jaroslava Řehulky teprve 9. prosince 1936.¹⁴⁴ O několik dní později Wilhelm Feith oficiálně zažádal svolení ke zkušebním vrtům.¹⁴⁵ Odpovědí mu bylo zamítavé stanovisko, dle zákona ale neměl Baťa široký manévrovací prostor, mohl pouze protestovat u příslušných úřadů v Brně, což samozřejmě učinil.¹⁴⁶ Mezitím vydal olomoucký okresní úřad povolení k těžbě.¹⁴⁷ Feith informoval Baťu, aby se zdržel veškerých aktivit na grygovských parcelách a zároveň projevil ochotu pozemky odkoupit nebo nahradit vzniklé škody, v případě odmítnutí zkušebních vrtů ale trval na vyvlastňovacím řízení.¹⁴⁸ Baťův koncern se Feitha nezalekl, protestoval u okresního úřadu Olomouc-venkov. Přednosta František Zapletal byl dobrým známým advokáta Jaroslava Řehulky, stál proto na straně firmy Baťa.¹⁴⁹ Ihned odeslal brněnským úřadům žádost, aby Feithovi kutací právo odebraly.¹⁵⁰

Přibližně ve stejné době, kolem 20. ledna 1937, zamezila firma Baťa zkušebním vrtům.¹⁵¹ Pro ilustraci této události poslouží vzpomínky zaměstnance Baťova právního oddělení, Vladimíra Krejčího: *„Nějakou indiskrecí z uvedené advokátní kanceláře [Feithovy, pozn. aut.] se firma Baťa dozvěděla o úmyslu kartelu, s tím, že následujícího dne má být v Grygově položení dolových měř uskutečněno. Vedení firmy zaútočilo na právní oddělení a kategoricky požadovalo, aby položení dolových měř bylo zabráněno. [...] Našlo se rozhodnutí, že právo položit dolové míry se nevztahuje na pozemek, který je obezděn. Vítězoslavně to právníci oznámili vedení, ale byli odmítnuti, s tím, že do následujícího dne se nedá tak velký pozemek obezdit. Nové usilovné pátrání v předpisech. Nic. A přece! Našlo se rozhodnutí ve stavebních předpisech, že pozemek se pokládá za obezděný, jsou-li pevně vyžděny jeho význačné části umožňující rozlišení a ohraničení od sousedních prostorů a zbytek je oplocen či ohraničen jiným běžným způsobem. Řešení přijato – zedníci, právníci a materiál naloženy na nákladní auto a hurá do Grygova! Až do tmy bylo pracováno na vyždění rohů čtyřhranného*

¹⁴² SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis od Šafaříka z 20. 12. 1936.

¹⁴³ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, *Moravský večerník*, Olomouc 1. 2. 1937.

¹⁴⁴ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 31, sign. XVII, dopis od Řehulky z 9. 12. 1936.

¹⁴⁵ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 33, dopis Feithovi z 29. 12. 1936.

¹⁴⁶ Tamtéž, dopis Báňskému hejtmanství z 15. 12. 1936.

¹⁴⁷ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, *Okresní věstník pro správní okres Olomoucký* 20. 1. 1937.

¹⁴⁸ Tamtéž, dopis od Feitha z 24. 1. 1937.

¹⁴⁹ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis od Řehulky z 14. 12. 1937.

¹⁵⁰ Tamtéž, inv. č. 33, dopis Müllerovi z 18. 1. 1937.

¹⁵¹ Tamtéž, dopis od Řehulky z 2. 2. 1937.

pozemku, byť i se základy ne právě příliš hlubokými. A pak kůly a ostatný drát – a nezbylo, než vyčkat do příštího dne, co se bude dít [...] Následujícího rána přijela k pozemku dvě auta. Na upozornění, že vstupuje na soukromý firemní pozemek, odpověděl okožichovaný advokát pan Dr. Feith, že to nevádí, že má povolení báňského hejtmanství klást dolové míry, protože je vážná domněnka, že na pozemku lze kutat vyhrazené nerosty. Nato mu byly předloženy výtisky obsahující rozhodnutí o obezdrěném pozemku, předvedeno provedení „obezdrění“ [...].“¹⁵² Spor tím neskončil. V době, kdy Feith zažádal o povolení k těžbě, plot ještě nestál. Zákonné opatření, které právní oddělení Baťova koncernu objevilo, proto nebylo dle názoru znalců zcela relevantní.¹⁵³ Situaci bylo třeba řešit u Revírního báňského úřadu v Brně.

Intervencí u brněnských úřadů pověřil Baťa svého dalšího důvěrníka, brněnského advokáta Ladislava Müllera, který čelil Feithově žádosti o vyvlastnění pozemků. Zajímal se do věci „jednoho vysokého báňského úředníka“, jehož vlivu mohlo být použito, aby se „podařilo znemožnit Dru. Feithovi kutání“. Přednosta Revírního báňského úřadu v Brně Videtič, na něhož se Müller také obrátil, sice sympatizoval s firmou Baťa, zákon mu ale nařizoval Feithovu žádost o vyvlastnění alespoň projednat a předat ji znalcům. Zároveň uvedl, že na něho Prodejna vykonává značný tlak. Müller navštívil vládního radu Pfeifra, báňského hejtmana v Brně, od něhož získal ujištění, že se úřady pokusí Feithovu žádost zamítnout. Naděje na rychlé vyřízení ovšem byla nepatrná, přičemž existovala velká šance, že stavební úřad odmítne vydat povolení na stavbu grygovské cementárny, dokud jsou pozemky obstaveny kutacími kruhy.¹⁵⁴

Müller doporučil tři varianty dalšího postupu. Prvně bylo třeba uvědomit ministerstvo národní obrany, zda vydalo povolení ke kutání, protože Olomouc vnímalo jako vojenskou pevnost. Za tímto účelem se sjednala schůzka Dominika Čipery, starosty Zlína a jednoho z „triumvirů“ Baťova koncernu, s ministrem národní obrany Františkem Machníkem.¹⁵⁵ O výsledcích tohoto rozhovoru bohužel nejsme zpraveni. Dále Müller zvažoval možnost přejít do útoku a obstavit kutacími kruhy pozemky cementárny Maloměřice, jež za Feithem stála, od čehož si sliboval zamezení dodávek vápence do továrny. K tomu však nakonec nedošlo. Úředníci vnímali celou kauzu jako šikanu ze strany Projeiny, nebylo proto taktické učinit stejný krok a poklesnout

¹⁵² Vladimír Krejčí ve svých vzpomínkách uvádí informace, které při srovnání s dobovými prameny neodpovídají skutečnosti. Domníval se, že stavba ohrazení ukončila celý spor, což není pravda. Přesto se jedná o důležitý pramen. Rád bych tímto vyjádřil poděkování Zdeňku Pokludovi za poskytnutí citovaného textu.

¹⁵³ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 33, sign. XVII, dopis od Müllera z 2. 2. 1937.

¹⁵⁴ Tamtéž, dopisy od Müllera z 21. 1., 28. 1. a 2. 2. 1937.

¹⁵⁵ František Machník (1886–1967) byl československý agrární politik a publicista, povoláním středoškolský profesor. V letech 1925–1939 poslanec národního shromáždění, 1935–1938 ministr národní obrany. *Československý biografický slovník*, heslo Machník František, s. 425.

v jejich očích na úroveň cementářského syndikátu.¹⁵⁶ Zástupce Baťova koncernu alespoň odcestoval do Německé Lupče, kde obehnal 12 výhradními kutisky Baťovy pozemky, na nichž měla v budoucnu stát slovenská cementárna.¹⁵⁷ Jednalo se o postjtku proti budoucím aktivitám Prodejny. Třetí variantu představovalo zdržování komisionálního řízení za účelem projednání Feithovy žádosti o vyvlastnění pozemků. Müller ho pozdržel až do konce února 1937.¹⁵⁸ Ujistil Baťu, že se v žádném případě nejedná o katastrofu, vyvlastnění pozemků považoval za vysoce nepravděpodobné. Spor mezi Prodejnou a firmou Baťa se v této době nachýlil svému konci, na Feithovu žádost proto bylo řízení nakonec odročeno o tři týdny.¹⁵⁹ Nikdy už k jeho svolání nedošlo.

Vraťme se nyní k otázce skupování grygovských parcel. Na přelomu ledna a února 1937 vrcholila nejen Feithova snaha rozvrtnat Baťovy pozemky, v úzké návaznosti na toto dění rozšířil své aktivity i Karel Marek jakožto „věrná ruka“ Horního Srní. Baťa se v Grygově nezastavil pouze u výstavby ohradního plotu proti Feithovi, zřídil rovněž administrativní budovu, která měla sloužit jako laboratoř nové cementárny.¹⁶⁰ Zarázil také několik kolíků do pozemků Průmyslových podnikův pronájmu Horního Srní, když vyměřoval prostor potřebný ke stavbě vlekky. Prodejna zřejmě dostala vzhledem k těmto aktivitám strach. Vyslala proto ředitele Horního Srní Špiška spolu se statkářem Suchým, aby si na stavbu stěžovali u starosty Grygova Aloise Navrátila.¹⁶¹ Navrátil se ocitl pod dvojnásobným tlakem. Na jednu stranu mu vyhrožovali Suchý, Fargaš, Šmejkal a zástupci cementářského syndikátu právními postihy, na druhou stranu se na základě iniciativy grygovské obecní rady sešla veřejná schůzka okolních obcí, která pohrozila stížností na okresním úřadě, pokud starosta vystoupí proti Baťovi, jenž sliboval přinést práci.¹⁶² Baťovo právní oddělení raději začalo Navrátila pravidelně „informovat“ a poskytovat mu „instrukce“.¹⁶³

Prodejna splnila své hrozby a začala klást obstrukce právní cestou. Marek podal žalobu na firmu Baťa z rušené držby. Ohradní plot údajně zamezil přístupu k jeho grygovské parcele. Požadoval, aby se věci vrátily do původního stavu a soud zakázal Baťovi další stavbu. Horní Srní se k žalobě Karla Marka přidalo a požadovalo odstranění kolíků a nahrazení vzniklé ztráty.¹⁶⁴ Zastavení výstavby se snažil na úřadech

¹⁵⁶ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 33, sign. XVII, referát z 30. 1. 1937; zpráva z 2. 2. 1937.

¹⁵⁷ Tamtéž, zpráva o cestě B. Lockera na Slovensko z 2.–4. 2. 1937.

¹⁵⁸ Tamtéž, dopis od Báňského revírního úřadu v Brně z 18. 2. 1937.

¹⁵⁹ Tamtéž, dopisy od Müllera z 19. 2. a 24. 2. 1937.

¹⁶⁰ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, stížnost Marka z 26. 1. 1937.

¹⁶¹ Tamtéž, dopis od Šafaříka z 25. 1. 1937.

¹⁶² Tamtéž, záznam o jednání z 20. 1. 1937.

¹⁶³ Tamtéž, dopis Navrátilovi z 5. 2. 1937.

¹⁶⁴ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, žaloby Marka z 1. 2. 1937 a Horního Srní z 2. 2. 1937.

vymoci i Wilhelm Feith.¹⁶⁵ Okresní soud v Olomouci nařídil na základě těchto trestních oznámení zastavit veškerou stavební činnost až do vyřízení sporu,¹⁶⁶ právnímu oddělení firmy Baťa se ale už o dva týdny později podařilo toto rozhodnutí zvrátit.¹⁶⁷

Baťa se nehodlal pouze bránit, plánoval přejít do útoku. Řehulkův kontakt v olomouckém zastupitelstvu Rudolf Medek náhodou zjistil, že pozemky u nádraží, které využívá Horní Srní díky dohodě s Průmyslovými podniky jako „skladiště“ kamene, jsou až do roku 1939 v pronájmu rolníka a člena grygovské obecní rady Aloise Pospíšila.¹⁶⁸ Baťa přesvědčil Pospíšila, aby svěřil své „pachtýřské“ zájmy do jeho rukou.¹⁶⁹ Advokát firmy Baťa Jaroslav Řehulka připravil oficiální stížnost k olomoucké městské radě a zhotovil žalobu proti Hornímu Srní z rušené držby. Olomoucké zastupitelstvo zareagovalo velmi rychle. Pospíšilovi udělilo čtrnáctidenní výpověď z pachtu. Přesto bylo stále možné podat žalobu z rušené držby na Horní Srní a některé nepohodlné osoby v Grygově (obchodník Fargaš, rolník Zdařil), což se Baťa chystal prostřednictvím Řehulky učinit.¹⁷⁰ Baťa i Prodejna ale záhy všechna trestní oznámení stáhli, protože se grygovský spor nachýlil ke svému konci.¹⁷¹

Zajímavá je stížnost dělnictva cementáren ze 14. prosince 1936, adresovaná presidiu ministerské rady a ministrům veřejných prací, obchodu, financí a sociální péče. V textu stálo, že dělnictvo „*upozorňuje důtklivě, že zřizování nových cementáren nepokládá nejen z národohospodářského hlediska za odůvodněné, ale ani z hlediska dělnických zájmů za žádoucí*“. Prodejna varovala dělníky před propouštěním. Stavba grygovské cementárny sice slibovala asi 100 nových pracovních míst, syndikalizované cementárny ale v takovém případě hrozily zrušením 3–400 pracovních míst.¹⁷² Argumentace dělníků se až nápadně shodovala s vystupováním Prodejny ve veřejném prostoru. Nelišil se ani způsob formulace jednotlivých požadavků, zejména při zdůrazňování „národohospodářského hlediska“. Není proto složité odhalit, kdo za stížností ve skutečnosti stál. Úřady přijaly k dopisu zdrženlivé stanovisko. Zatímco ministerstvo průmyslu, obchodu a živností se blíže nevyjádřilo, ministerstva sociální péče a veřejných prací nedoporučila stavbu zakázat, jestliže si stát nezajistí vliv na tvorbu cen zboží a zastoupení v cementářském syndikátu.¹⁷³

¹⁶⁵ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 33, sign. XVII, dopis od Řehulky z 2. 2. 1937.

¹⁶⁶ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, usnesení Okresního soudu v Olomouci z 3. 2. 1937.

¹⁶⁷ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 31, sign. XVII, usnesení z 19. 2. 1937.

¹⁶⁸ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 38, dopis od Řehulky z 1. 2. 1937.

¹⁶⁹ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 34, dopis od Pospíšila z 2. 2. 1937.

¹⁷⁰ Tamtéž, dopisy od Řehulky z 3. 2., 4. 2. a 10. 2. 1937.

¹⁷¹ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 30, dopis od Řehulky z 26. 2. 1937.

¹⁷² NA Praha, f. PMR, kart. č. 3585, inv. č. 2611, dopis od dělnictva cementáren z 14. 12. 1936.

¹⁷³ Tamtéž, dopisy od ministerstva sociální péče z 24. 3. 1937, veřejných prací z 22. 4. 1937 a průmyslu, obchodu a živností z 3. 5. 1937.

Jednou z nejsilnějších zbraní, kterými Baťa proti cementářskému syndikátu disponoval, bylo veřejné mínění. Tisk ho vnímal coby úspěšného podnikatele, jenž přináší práci do krizí zuboženého kraje, zatímco Prodejna se pro své kroky těšila značné nepopularitě. Pro zajímavost lze uvést některé titulky: „*Hanácká obec, kterou potkalo štěstí*“, „*Metody cementářského kartelu proti firmě Baťa*“, „*Baťa v boji o cenu cementu*“, „*První vlaštovky v Grygově*“, „*Průmysl, kartely a zájem celku*“ či „*Nový Baťov na úpatí Olomouce?*“.¹⁷⁴ Novinové články nebyly náhodné, sledovaly určitou logickou strukturu. Baťa se cítil v právu. Pouštěl do tisku útočné zprávy nejen proti Prodejně, ale i Průmyslovým podnikům, které se vzhledem ke smlouvě s Horním Srním rovněž staly vhodným terčem. V ostrém kontrastu k dění v Grygově a na olomouckém zastupitelstvu se cementářský syndikát zmohl pouze na slabou obranu. Význam střetu na stránkách denního tisku je podtržen skutečností, že si zúčastněné strany založily vlastní výstřížkové archivy zvláště pro tuto příležitost.

Tisk si povýšil grygovského střetu již v souvislosti se stížností dělníků cementáren v polovině prosince 1936. Rudé právo, tiskový orgán komunistické strany, informovalo čtenáře pod titulkem „*Cementářský kartel hrozí propouštěním*“ o aktivitách Prodejny v Grygově. Vystupovalo proti Prodejně už delší dobu a i nyní kritizovalo její aktivity.¹⁷⁵ Záhy se proti cementářskému syndikátu postavil i sociálně demokratický list *Právo lidu* se zprávou „*Cementářský kartel hrozí umělou nezaměstnaností*“. Argumentace byla podobná jako u Rudého práva.¹⁷⁶ Následovala další periodika z území celého Československa. Většinou stranila Baťovi, jen některá se postavila na stranu Prodejny.

Soustředěme se na jádro tiskového sporu, polemiku mezi Baťou a olomouckými Průmyslovými podniky, jež se rozhořela na stránkách *Moravského večerníku* a *Moravského deníku*. Baťa poprvé zvažoval možnost přesunout celou kauzu na mediální scénu na přelomu listopadu a prosince 1936, v souvislosti s aktivitami referenta Průmyslových podniků Evžena Esteřáka a jejich ředitele Jaroslava Šmejkalů při podpisu smlouvy o dodávkách kamene pro Horní Srní.¹⁷⁷ Pro tyto účely posloužil zejména *Moravský večerník*, vydávaný v Olomouci. Není jisté, do jaké míry zpočátku dodával redakci informace přímo Baťa, později s ní ale vstoupil do přímého kontaktu.¹⁷⁸ Dne 6. ledna 1937 *Moravský večerník* informoval čtenáře pod titulkem „*Dohoda města*

¹⁷⁴ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 29, sign. XVII, zdroje uvedeny dle pořadí titulků v textu *Národ*, Praha 5. 2. 1937; *Pozor*, Olomouc 4. 2. 1937; *Svoboda*, Brno 4. 2. 1937; *Moravský večerník*, Olomouc 3. 2. 1937; *Stavební rozhledy*, Brno 31. 1. 1937; *Pozor*, Olomouc 2. 2. 1937.

¹⁷⁵ NA Praha, fond Ministerstvo zahraničních věcí – výstřížkový archiv 1916–1944, kart. č. 1952, inv. č. 984, *Rudé právo*, Praha 21. 2. 1936.

¹⁷⁶ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, *Právo lidu*, Praha 15. 2. 1936.

¹⁷⁷ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 32, sign. XVII, dopis od Řehulky z 19. 12. 1936.

¹⁷⁸ Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 29, dopis z 29. 1. 1937.

Olomouce s cementář. kartelem“ o smlouvě Průmyslových podniků a Horního Srní. Pisatel článku Karel Sedláček se otevřeně postavil na Baťovu stranu. Vnímal syndikát coby organizaci, kterou „ovládá několik židovsko-německých společností, z nichž vede Královská cementárna. [...] Zisky plynou z větší části do kapes maďarských, německých, švýcarských a židovských vlastníků [...]“, zatímco podnik „našeho“ Bati sliboval přivést „do kraje práci, život, tempo, ruch, t. j. vše, čeho dnes nutně potřebujeme“.¹⁷⁹ Autor sice správně poukázal, že se cementářský průmysl z velké části nachází v rukou československých Němců, vzájemné kapitálové vazby odvětví ale není snadné takto jednoduše kategorizovat. Během ledna a února následovaly další články. Sedláček zmínil Esteřáka a Šmejkal, kteří dle jeho názoru zodpovídali za nastalou situaci.¹⁸⁰ Esteřák hájil rozhodnutí Průmyslových podniků uzavřít smlouvu s Horním Srní a žádal tiskovou opravu.¹⁸¹ Firma Baťa rychle zareagovala, opět na stranách Moravského večerníku, kde vyvrátila Esteřákovy argumenty.¹⁸² Tisková polemika se následně přesunula na stránky olomouckého Moravského deníku, který napadl firmu Baťa a postavil se na stranu cementářského syndikátu. Rudolf Dohnálek, jeden ze zúčastněných zástupců Baťova koncernu, se rozhodl podat na Esteřáka a Šmejkal žalobu.¹⁸³ Grygovský spor mezi Prodejnou a Baťa však záhy skončil, trestní oznámení proto bylo staženo.¹⁸⁴

Na předchozích stránkách jsme zmínili nejdůležitější aspekty grygovského střetu mezi Baťou a Prodejnou cementáren. Nyní přesuňme pozornost k jednacímu stolu, kde byl konflikt ukončen. Proběhly celkem tři pokusy o likvidaci sporu. Zástupci Prodejny a firmy Baťa se poprvé sešli už 9. prosince 1936, přímo ve Zlíně.¹⁸⁵ Na schůzi byli přítomni Jan Antonín Baťa a Dominik Čipera za Baťův koncern a Prodejnou zastupoval její ředitel Miloš Brdlík s předsedou a ředitelem Královské cementárny Jaroslavem Charvátém. Baťa viděl dvě varianty dalšího vývoje. Prvně nabídl, že cementárnu v Grygově nepostaví, pokud mu Prodejna vyhoví v několika požadavcích. Přál si dodávky cementu až do Zlína pro potřeby všech koncernových podniků za 11 Kč na 100 kg a nárokoval si odkoupení grygovských parcel zapsaných na Karla Marka. Tyto závazky na sebe musel vzít každý člen Prodejny pro případ jejího nečekaného rozpadu. Zároveň chtěl postavit alespoň malý podnik s minimální roční výrobou, čímž by se zajistil proti možné regulaci odvětví ze strany státu (zavedení tzv. numeru clausu), popřípadě v tomto ohledu požadoval jiné záruky. Uvedené požadavky nebyly pro

¹⁷⁹ Tamtéž, *Moravský večerník*, Olomouc 6. 1. 1937.

¹⁸⁰ Tamtéž, *Moravský večerník*, Olomouc 23. 1. 1937.

¹⁸¹ Tamtéž, *Moravský večerník*, Olomouc 28. 1. 1937.

¹⁸² Tamtéž, *Moravský večerník*, Olomouc 6. 2. 1937.

¹⁸³ Tamtéž, *Moravský večerník*, Olomouc 15. 2. 1937.

¹⁸⁴ Tamtéž, inv. č. 31, dopis od Čipery z 12. 2. 1937.

¹⁸⁵ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 1, zápis ze schůze hlavního shromáždění z 10. 12. 1936.

cementářský syndikát přijatelné. Prodejna nemohla dodat zboží za 11 Kč, aniž by šla pod výrobní náklady a zbylé podmínky rovněž nebyly schůdné.

Jako druhou variantu Baťa navrhl stát se de facto členem Prodejny se zvláštními právy. Výroba cementu se mu nemohla vyplatit, aniž by alespoň část zboží umístil na trh. Spotřeba celého koncernu totiž nestačila k docílení racionální produkce. Baťa proto vyjádřil ochotu prodat přebytečný cement prostřednictvím Prodejny za stejných nebo podobných podmínek jako její další účastníci (tj. stejné nebo podobné ceny). Tímto krokem zcela pochopitelně pobouřil všechny československé cementárny. Narušil kontingentní ujednání Prodejny a požadoval dodávky cementu za 11 Kč na 100 kg, představoval si však prodej zboží za syndikátní ceny (odhadem 25 Kč na 100 kg). Dne 10. prosince 1936 byly na zasedání hlavního shromáždění Prodejny v místnostech Obchodní a živnostenské komory v Brně oba Baťovy návrhy jednomyslně zamítnuty.¹⁸⁶ První kolo jednání selhalo.

Uzavření dohody si přála zejména Živnostenská banka v Praze, jež měla díky svým úzkým vazbám na Královodorskou cementárnu značný zájem na smírném řešení. Její vrchní ředitel a zároveň viceprezident Královodorské cementárny Jan Dvořáček¹⁸⁷ prostředkoval druhé kolo vyjednávání.¹⁸⁸ Zástupce Baťova koncernu Dominik Čípера se ve dnech 16. a 22. prosince 1936 sešel s několika členy Prodejny¹⁸⁹ v místnostech ministerstva průmyslu, obchodu a živností a na půdě Ústředního svazu československých průmyslníků. Jako neutrální strana byli přítomni sekční šéf Benda z ministerstva a Vojtěch Mixa za Živnostenskou banku a Ústřední svaz.¹⁹⁰ Na základě těchto schůzek zformuloval Benda kompromisní návrh dohody, kterou lze považovat za státem posvěcené kartelové ujednání. Baťa získal možnost vybudovat cementárnu v Grygově s roční kapacitou 80 000 t. Zboží, které by nevyužil pro potřeby koncernu, mohl dodat Prodejně, ovšem v maximálním množství 11 000 t. Jednalo se pouze o zlomek přebytečné produkce, Baťa se tedy zavázal omezit výrobu a respektovat kontingentní ujednání cementářského syndikátu. Podobné podmínky byly stanoveny i pro slovenskou cementárnu v Německé Lupči. Prodejna slíbila tlačit na olomoucké Průmyslové podniky, aby Baťovi odprodaly pozemky na stavbu vlečky a ve smlouvě s Horním Srní zrušily klauzuli o zákazu prodeje vápenec pro chemické

¹⁸⁶ AČNB, f. ŽBP, ŽB-775-3, dopis z 10. 12. 1936.

¹⁸⁷ Jan Dvořáček (1887–1956) byl v meziválečném období vedle Jaroslava Preisse (1870–1946) jedním z rozhodujících činitelů Živnostenské banky v Praze. Fr. Vencovský a kol., *Dějiny bankovníctví v českých zemích*, Praha 1999, s. 300.

¹⁸⁸ AČNB, f. ŽBP, ŽB-775-3, dopis Dvořáčkovi ze 17. 12. 1936.

¹⁸⁹ Jednalo se o ředitele Prodejny Miloše Brdlíka, prezidenta cementárny v Podolí Vladimíra Nováka, Rudolfa Bártu mladšího z firmy Prastav (cementárna v Radotíně) a ředitele Richarda Špíška za Horní Srní.

¹⁹⁰ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis od Bati ze 17. 12. 1936; zápis z jednání z 22. 12. 1936.

zpracování třetí straně. Zavázala se předat Baťovi za finanční náhradu pozemky, jež zakoupil v Grygově Karel Marek, a dolové kruhy vlastněné Wilhelmem Feithem. Obě strany přislíbily ukončit útoky prostřednictvím tisku. Měl vzniknout smírčí soud, který by řešil případné spory. Dohoda končila 1. červencem 1940, počítalo se však s jejím automatickým prodloužením vždy o další dva roky. Prodejna i Baťův koncern si vyhrazovaly čas do 15. ledna 1937 ke schválení tohoto kartelového ujednání.

Jednání se opět rozpadla. Přestože Baťa začal respektovat výrobní kontingenty, stále narušoval jeden ze čtyř základních pilířů Prodejny, zákaz nových investic. Dopisem ze dne 14. ledna 1937 Prodejna informovala Baťu, že na kartelovou dohodu nelze přistoupit, protože „*jest neslučitelná se životními zájmy cementářského průmyslu*“. Oficiální argumentace byla jednoduchá, lze ji shrnout do tří bodů. Prvně Prodejna zdůraznila nadprodukcí a slabou zaměstnanost v odvětví, v důsledku čehož nebylo nutné zakládat nové podniky. Dále argumentovala, že stavba grygovské továrny zapříčiní rozpad cementářského syndikátu, což může mít nepředvídatelné důsledky „*jak pro cementářský průmysl, tak i pro jeho zaměstnance, stát, ostatní svazky veřejné a vůbec celé naše národní hospodářství*“. Posledně upozornila, že nemůže Baťovi povolit dodávky grygovského cementu pro koncernové podniky. Baťova dceřiná firma „Zlín“, stavební akciová společnost by tím nespravedlivě získala výhodu proti konkurenci, klientele syndikalizovaných cementáren.¹⁹¹ Vše shrnuto, Prodejna nikdy nepřistoupí k dohodě, jejíž součástí bude stavba cementárny v Grygově.

Dějství se záhy přesunulo do nejvyšších politických kruhů první republiky. Dominik Čipera kontaktoval za firmu Baťa ministra sociální péče Jaromíra Nečase,¹⁹² ministra národní obrany Františka Machníka a poslance Martina Mičuru.¹⁹³ Informoval je o okolnostech grygovského konfliktu a neochotě Prodejny jednat. Pokusil se získat jejich spolupráci.¹⁹⁴ Za pozornost stojí zejména dopis Františku Machníkovi, v němž Čipera urgoval povolení ke stavbě grygovské cementárny a její zařazení mezi objekty důležité pro obranu státu, jednu z nutných podmínek pro vyvlastnění grygovských pozemků v majetku Průmyslových podniků. Prodejna se o této iniciativě dozvěděla prostřednictvím olomouckého advokáta Josefa Vrány, přítele Leopolda Špiška, právníka cementárny v Horním Srní. Špišek varoval předsedu Prodejny Jaroslava

¹⁹¹ AČNB, f. ŽBP, ŽB-775-3, dopis Baťovi z 14. 1. 1937.

¹⁹² Jaromír Nečas (1888–1945) byl československý sociálně demokratický politik, národohospodář a publicista, povoláním stavební inženýr, 1924–1939 poslanec Národního shromáždění, 1935–1938 ministr sociální péče. Za druhé světové války aktivní v exilové vládě. *Československý biografický slovník*, heslo Nečas Jaromír, s. 480.

¹⁹³ Martin Mičura (1883–1946) byl československý právník a politik, 1925–1939 poslanec Národního shromáždění, 1920–1922 ministr pro správu Slovenska. Za druhé světové války místopředseda státní rady Slovenské republiky. *Československý biografický slovník*, heslo Mičura Martin, s. 456.

¹⁹⁴ SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, dopisy ministru Nečasovi z 16. 1. a 20. 1. 1937; dopis Mičurovi z 22. 1. 1937; dopis Machníkovi z 22. 1. 1937.

Charváta, že je v této věci „*velmi nutný zákrok u ministerstva vnitra a ministerstva národní obrany [...] poněvadž zřízením obyčejné cementárny v Grygově nic se nezmění k dobru na ochranu státu [...] Byl by tu zejména důležitý i zákrok politických stran, avšak tuto otázku ponechávám k další úvaze Vám a naší instituci kartelové* [Prodejně cementáren, pozn. aut.].“¹⁹⁵ Nejsme přesně informováni o tom, jakým způsobem cementářský syndikát na politické scéně a u vládních kruhů zakročil, víme ovšem, že se tato akce zdařila. Ministerstvo národní obrany informovalo Baťu skrze neoficiální kanály, že cementárna v Grygově nebude zařazena mezi objekty důležité pro obranu státu a její stavba se zamítne.¹⁹⁶

Nejenže projekt cementárny odmítlo ministerstvo národní obrany, vláda nabídla Baťovi ultimátum – buď ustoupí od stavby, nebo budou zrušeny jeho správkárny obuvi.¹⁹⁷ Expanze Baťova koncernu zapříčinila značnou nevoli u československých obuvnických živností, zejména v době velké hospodářské krize. Nespokojení výrobci předali v roce 1931 poslanecké sněmovně návrh zákona na ochranu obuvnické živnosti, včetně požadavku na zrušení správkáren obuvi, důležité součásti koncernu, ovšem bezúspěšně. Roku 1934 připravilo ministerstvo průmyslu, obchodu a živností novou osnovu zákona, iniciativa ale opět neuspěla.¹⁹⁸ Záležitost tím neskončila, problematika správkáren obuvi se v době grygovského konfliktu stále těšila značnému zájmu veřejnosti i politických kruhů. Na návrh sociálnědemokratického poslance Jana Slavička¹⁹⁹ se ještě v březnu 1937 projednával zákaz zřizování a provozování továrních správkáren obuvi za účelem ochrany živností.²⁰⁰ Baťa byl vládním ultimátem zatlačen do kouta. Nezbylo mu, než se grygovského projektu vzdát.

Na půdě národohospodářského oddělení předsednictva ministerské rady proběhlo dne 11. února 1937 třetí, poslední kolo jednání, během něhož se konflikt ukončil. Dohoda platila až do konce roku 1938. Obě strany zastavily s okamžitou platností veškeré tiskové i právní spory. Firma Baťa přijala závazek nestavět vlastní cementárnu a Prodejna naopak slíbila dodávat zboží v množství 30–40 000 t ročně se

¹⁹⁵ SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis od Vrány z 23. 12. 1936; dopis od Špiška z 24. 12. 1936.

¹⁹⁶ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, záznam o jednání z 11. 2. 1937.

¹⁹⁷ Spolehlivost této informace nelze přesně ověřit, protože pochází z roku 1946 od správy nemovitostí znárodněného Baťova koncernu. SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 30, sign. XVII, k dopisu Šmejkal z 5. 4. 1946.

¹⁹⁸ B. Lehár, *Dějiny Baťova koncernu*, s. 151–153; s. 202–204.

¹⁹⁹ Jan Slaviček (1875–1959) byl československý politik, člen Československé strany národně socialistické. V letech 1920–1939 poslanec národního shromáždění, 1925–1929 místopředseda Poslanecké sněmovny. Dostupné z http://svk7.svkk1.cz/arl-kl/m-cs/detail-kl_us_auth-p0205550-Slavicek-Jan-18751959/ [cit. 2014-11-07].

²⁰⁰ 885. *návrh poslance Jana Slavička o zakazu zřizování a provozování továrních správkáren obuvi z dne 16. 3. 1937*, Poslanecká sněmovna N. S. R. Č 1937, 5. zasedání, IV. volebního období. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1935ns/ps/tisky/t0885_00.htm [cit. 2014-11-02].

slevou.²⁰¹ Uvolnila se poskytnout cement na veřejné stavby ve zlínském kraji, na nichž se Baťa finančně spolupodílel, sleva ale nezahrnovala stavby třetím osobám prostřednictvím firmy „Zlín“, stavební akciová společnost. Prodejna měla uplatnit svůj vliv u ministerstva železnic, aby Baťa získal co nejnižší přepravní tarify. Zajímavou součástí dohody je věta: „*K uchování důvěrnosti bude cement fakturován za ceny vyšší a cena podle této dohody platná bude upravena při placení.*“²⁰² Československý stát proti tomuto kroku nic nenamítal, naopak. Předseda vlády Milan Hodža²⁰³ vyjádřil svůj souhlas a ministerstvo průmyslu, obchodu a živností později v tomto duchu poznamenalo: „*Opis dohody není radno rozmnožovat!*“²⁰⁴

V návaznosti na ujednání s Baťovým koncernem se ve stejný den sešli na půdě národohospodářského oddělení předsednictva ministerské rady zástupci Prodejny s brigádním generálem Jaroslavem Ignácem Čížkem,²⁰⁵ jenž stál v čele Generálního sekretariátu obrany státu, dále generálem Štěpánkem a plukovníkem Hubálkem. Obě strany podepsaly dohodu o dodávkách cementu na stavbu československého opevnění.²⁰⁶ Ministerstvo národní obrany získalo od Prodejny nižší ceny než Baťa, oproti situaci na trhu velmi výhodné. Vzhledem k podobnosti obou dohod a úzké provázanosti jednání Prodejny s ministerstvem národní obrany i firmou Baťa existuje velice vysoká pravděpodobnost, že si cementářský syndikát tímto způsobem „koupil“ zákaz grygovské cementárny, tj. omezení vstupu nového subjektu na trh. Valné shromáždění Prodejny schválilo obě dohody dne 15. února 1937.²⁰⁷ Grygovský konflikt oficiálně skončil.

Závěrem lze uvést celkovou bilanci „akce Grygov“. Baťa nově nakupoval cement ve Zlíně přibližně za 19,72 Kč na 100 kg, reálně ale Prodejna fakturovala 24,04 Kč.²⁰⁸ Tento stav nelze považovat za úplnou porážku Baťova koncernu. Pokud se vrátíme zpět k jednáním s Prodejnou z ledna února 1936, zjistíme, že se jedná o kompro-

²⁰¹ Limit pro množství dodávek vložen do smlouvy dodatečně. NA Praha, f. PMR, kart. č. 3895, inv. č. 2826, záznam z 20. 4. 1937.

²⁰² SOka Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, záznam o jednání z 11. 2. 1937.

²⁰³ Milan Hodža (1878–1944) byl československý politik, novinář a publicista, přední člen agrární strany, 1918–1938 poslanec národního shromáždění, vystřídal se v čele ministerstva pro sjednocení zákonů, zemědělství, zahraničí a školství, 1935–1938 předseda vlády. Po roce 1938 aktivní v exilu ve Francii, opozice proti londýnskému exilu. *Československý biografický slovník*, heslo Hodža Milan, s. 216–217.

²⁰⁴ NA Praha, f. PMR, záznam z 11. 2. 1937; souhlas ministerstva obchodu z 16. 10. 1937.

²⁰⁵ Jaroslav Ignác Čížek (1891–1972) byl příslušníkem ruských legií, později absolvoval Válečnou školu v Praze. Od října 1934 generální sekretář Generálního sekretariátu obrany státu. J. Fidler, *Na čele armády. Hlavní štáb branné moci 1919–1939*, Praha 2005, s. 105.

²⁰⁶ NA Praha, f. PMR, záznam o jednání mezi Prodejnou a ministerstvem národní obrany z 11. 2. 1937.

²⁰⁷ SOka Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, dopis od PMR ze 17. 2. 1937.

²⁰⁸ Tamtéž, záznam o jednání z 11. 2. 1937; SOka Beroun, f. PC, kart. č. 8, dopis Baťovi z 25. 2. 1937.

mis mezi návrhy cementářského syndikátu (23 Kč) a firmy Baťa (17,50 Kč). Baťův koncern učinil obrovskou investici, která se mu nikdy nevyplatila. Vložil do pozemků a strojů pro stavbu grygovské cementárny odhadem 5,5 mil. Kč, návratnost však byla nulová.²⁰⁹ Cementářský průmysl naproti tomu zvítězil ve všech ohledech. Není proto divu, že zpráva Královské cementárny pro ředitelství Živnostenské banky z března 1937 vzala dohodu s povděkem na vědomí, jelikož „*nebude snad třeba obávat se pro nejbližší 2–3 roky boje takového rozsahu, který by mohl ohrozit kartel* [Prodejnu cementáren, pozn. aut.], *jak by se s tím bylo musilo počítati, kdyby bylo došlo k cenovému zápasu s firmou Baťa*“.²¹⁰

Pokračování – pokusy o stavbu cementárny za protektorátu

Baťův koncern nepovažoval dohodu s Prodejnou za definitivní ukončení bojů, pouze dočasné příměří, které končilo 1. lednem 1939. Při svých dalších grygovských aktivitách mohl využít silného politického zázemí. Dva ze členů „triumvirátu“, který po roce 1932 firmu Baťa řídil, Hugo Vavrečka a Dominik Čipera, se v letech 1938–1942 prostřídali na ministerských postech. Hugo Vavrečka se stal československým ministrem propagandy během mnichovských dnů. Po odstoupení pohraničí zastával až do prosince 1938 funkci ministra bez portfeje. Vystřídal ho Dominik Čipera, v té době rovněž starosta Zlína, který zasedl v křesle ministra veřejných prací, kde setrval i za protektorátu, až do ledna 1942.

Po uzavření dohody s cementářským syndikátem se Baťa stále snažil získat od ministerstva železnic souhlas ke zřízení grygovské vlečky za účelem vyvlastnění pozemků Průmyslových podniků, ovšem bezúspěšně.²¹¹ Zvažoval také nákup akcií cementárny v Horním Srní,²¹² od čehož si zřejmě sliboval zásah do smlouvy mezi Horním Srní a Průmyslovými podniky v otázce dodávek kamene, projekt však nebyl nikdy uskutečněn. Chtěl rovněž vytvořit regulační plán pro Grygov a zahájit scelování tamních pozemků, čímž sledoval jednoduchý cíl. Očekával, že Prodejna bude v budoucnu klást prostřednictvím Karla Marka, nadále majitele rozsáhlých grygovských parcel, nové obstrukce (rušená držba, prašnost cementárny, odběr velkého množství spodních vod apod.). Vytvoření regulačního plánu považoval za ideální řešení, jak se těmito potížím bránit.²¹³ Scelování prosazoval zejména bývalý starosta Grygova Alois Košacký, který Baťovi pravidelně poskytoval informace. Zřejmě

²⁰⁹ SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, *Vorbereitung zur Errichtung einer Zementfabrik in Grügau bei Olmütz* 22. 11. 1939.

²¹⁰ AČNB, f. ŽBP, ŽB-149-1, zpráva pro ředitelství z 6. 3. 1937.

²¹¹ SOKa Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1788, inv. č. 38, sign. XVII, dopis Blažkovi z 15. 6. 1837.

²¹² Tamtéž, kart. č. 1787, inv. č. 30, dopisy z 29. 4., 5. 6. a 8. 6. 1937.

²¹³ Tamtéž, kart. č. 1788, inv. č. 32, dopis z 19. 12. 1936.

tím sledoval i vlastní cíle, potažmo hájil zájmy obce.²¹⁴ V červnu 1937 se Baťa obrátil na Košackého s žádostí o radu, jak scelování nenápadně provést. Zdatný intrikán Košacký vypracoval velice detailní návrh postupu a Baťa následně řešil záležitost na obecním úřadě v Grygově.²¹⁵ Místní obyvatelé, většinou majetní rolníci,²¹⁶ se shodli, že chtějí vytvořit regulační plán pro celý katastr, přičemž náklady činily zhruba 390 000 Kč. Baťu chtěli využít a požadovali od něho zaplatit dvě třetiny, tedy 260 000 Kč. Ten ale projevil ochotu investovat do scelování maximálně 100 000 Kč, od celé záležitosti proto nakonec upustil.²¹⁷

Další otevřený pokus o zřízení grygovské cementárny zahájil Baťa teprve koncem roku 1938, těsně před vypršením dohody s Prodejnou. Dne 5. prosince podal žádost o stavbu továrny v Německé Lupči na Slovensku a o několik dní později i v Grygově u Olomouce, úspěch však byl nevalný. Výstavba slovenského závodu se vzhledem k dalšímu politickému vývoji nikdy neuskutečnila a grygovskému projektu znovu kladla překážky Prodejna. Žádost o povolení stavby ležela více než rok na protektorátním ministerstvu průmyslu, obchodu a živností, „ve stole“ ministra Vlastimila Šádka. Baťa u úřadů intervenoval, Šádek ale záležitost „opět založil do stolu a sice tam, kde nacházela se [...] originální žádost o povolení stavby z roku 1938“. Vedení Baťova koncernu se od ministra Šádka dozvědělo, „že žádosti může být vyhověno jen v tom případě, že dohodneme se s kartelem cementáren o kartelní smlouvě, případně kvotě [...]“.²¹⁸ Nehledě na hospodářský a politický vliv se firmě Baťa nepodařilo získat souhlas s grygovským projektem úřední cestou, bylo proto třeba zvážit nový postup, jak proniknout na trh s cementem.

Ve druhé polovině 30. let ovládla Královodvorská cementárna téměř polovinu privorepublikové výroby cementu. Na území protektorátu Čechy a Morava se jednalo o nejvýznamnějšího producenta v odvětví. V roce 1937 se rozhodla upevnit své postavení na trhu stavbou nové cementárny na východním Slovensku, kde zatím žádný výrobce cementu nepůsobil. Tento krok zahrnoval několik obtíží. Prvně se jednalo o syndikátní smlouvu, která založení nové továrny na cement znemožňovala, příznivě ale nepůsobil ani dohoda s firmou Baťa z února 1937 ohledně Grygova, na jejímž základě byl potvrzen status quo v odvětví. Syndikátní smlouva Prodejny cementáren z konce roku 1935 sice zahrnovala zákaz nových investic, existovala však jedna výjimka – signatáři se v článku 14, bodě 6 zavázali, že souhlasí „s právem Podolské cementárny přenéstí svou nynější továrnu na jiné místo výhradně v Čechách [...]“.²¹⁹

²¹⁴ Tamtéž, doporučení postupu z 3. 2. 1937.

²¹⁵ Tamtéž, inv. č. 35, dopis od Košackého; dopis Obecnímu úřadu z 14. 8. 1937.

²¹⁶ Tamtéž, inv. č. 37, dopis z 27. 3. 1936.

²¹⁷ Tamtéž, inv. č. 35, zpráva o scelování z 3. 9. 1937; dopis obecnímu úřadu ze 14. 9. 1937.

²¹⁸ Tamtéž, kart. č. 1692, inv. č. 47, sign. XV, žádost z 5. 12. 1938; informace z 9. 11. 1939.

²¹⁹ NA Praha, f. KR, kart. č. 73, ev. č. 720, smlouva z 13. 12. 1935.

Cementárna v Podolí (dále Podolí) ležela nedaleko Prahy, v místech, kde se dnes nachází plavecký stadion. Vzhledem ke vzrůstající městské zástavbě se počítalo s brzkým ukončením jejího provozu,²²⁰ smlouva proto vcelku logicky pamatovala na přesun závodu na jiné místo v Čechách. Královodvorská cementárna sev červnu 1937 rozhodla Podolí koupit a poté přesunout, nikoliv do Čech, nýbrž na východní Slovensko do Margecan. Jednalo se o porušení syndikátní smlouvy, smluvní sankce však na tuto variantu nepamatovaly, rozpad Prodejný tedy nebyl pravděpodobný.

Vedení Královodvorské cementárny pro jistotu zvažovalo užít za účelem tohoto podnikatelského počínu vlivu Živnostenské banky v politické sféře. Měl vzniknout zákon, který by přikázal Podolí zastavit činnost a „jako náhrada za tuto oběť, kterou by v zájmu veřejném Podolská cementárna přinesla, mohlo by být v témže zákonu stanoveno, že omezení jejího práva přenést továrnu z Prahy [...] pozbývají účinnosti.“ Královodvorská cementárna zainteresovala člena své správní rady Jozefa Kállaye²²¹ a z politických důvodů zvažovala zapojit i poslance za agrárníky Jána Ursínyho.²²² Zároveň informovala vládní kruhy o chystaném kroku. Opatrnost byla na místě, Královodvorská cementárna usilovala o stejnou věc, kterou úřady Baťovi o několik měsíců dříve zakázaly. Hrozilo, že vládní kruhy zamítnou přesun Podolí na základě dřívější argumentace cementářského syndikátu o „národohospodářské“ škodlivost rozšiřování výrobních kapacit cementu.²²³ Královodvorská cementárna k projektu raději přizvala i další členy Prodejný, a to Štrambersko-Vítkovické cementárny a továrny Lietavská Lúčka – Ladce.

Krátce se pozastavme u tajných dohod mezi Královodvorskou cementárnou, Štrambersko-Vítkovickými cementárnami a Lietavskou Lúčkou – Ladcemi o společném postupu uvnitř syndikátu.²²⁴ Můžeme je považovat za konsorcium, obecně sdružení podnikatelů s cílem dosažení společného hospodářského cíle či k uskutečnění obchodu, které sice vzniká na smluvním základě, nestává se ale novým právním sub-

²²⁰ Provoz cementárny byl ukončen v roce 1941. J. Láník – M. Cikrt, *Dvě tisíciletí vápenictví a cementárnství v českých zemích*, Praha 2001, s. 58–59.

²²¹ Jozef Kállay (1881–1939) byl československý advokát a politik, aktivní v bankovním sektoru. V letech 1922–1927 ministr pro správu Slovenska. *Slovenský biografický slovník (od roku 833 do roku 1990)*, 3. svazek, Martin 1989, heslo Kállay Jozef, s. 27.

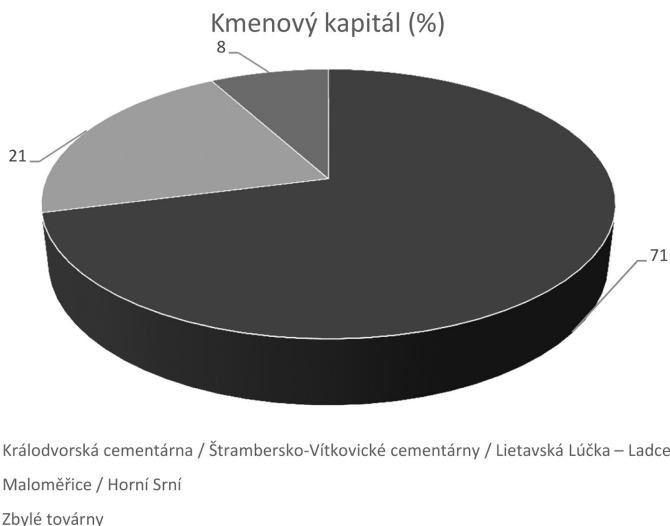
²²² Ján Ursíny (1896–1972) byl československý politik a statkář. V meziválečném období jeden z nejvýznamnějších představitelů agrární strany na Slovensku, 1935–1939 poslanec národního shromáždění. V roce 1944 stál u zrodu Demokratické strany, 1945–1948 její místopředseda, 1945–1948 znovu poslanec národního shromáždění, 1945–1947 náměstek předsedy vlády. Po únoru 1948 odsouzen za protistátní činnost, 1953 propuštěn. *Československý biografický slovník*, heslo Ursíny Ján, s. 759.

²²³ AČNB, f. ŽBP, ŽB-149-1, zpráva pro ředitelství z 14. 6. 1937 a příloha ke zprávě.

²²⁴ AČNB, f. ŽBP, ŽB/149/1, zprávy pro ředitelství z 13. 11. 1936 a 18. 10. 1937; tamtéž, ŽB/775/3, dopis z 19. 2. 1938.

jektem.²²⁵ Proti tomuto bloku se postavily Maloměřice uzavřením vlastní konsorciální smlouvy s Horním Srním (rozložení sil uvnitř Prodejny blíže obr. 2).²²⁶ Oba bloky spolu začaly soupeřit při prosazování důležitých rozhodnutí na půdě Prodejny. Konsorcium vedené Královodvorskou cementárnou sledovalo jako svůj hlavní cíl přesun Podolí na Slovensko, přičemž Maloměřice a Horní Srní se ocitly v obranném postavení. Nedokázaly efektivně prosazovat své zájmy na půdě Prodejny, což způsobovalo značné neshody uvnitř organizace. Pro nás je důležité, že se konsorcium vedené Královodvorskou cementárnou dívalo na Baťovy aktivity příznivěji než Maloměřice a Horní Srní, jejichž přirozená odbytiště grygovský projekt ohrožoval. Královodvorská cementárna sice Baťovi nepovolila zřízení vlastní cementárny, nabídla mu ale 10% účast na akciovém kapitálu továrny, jež měla vzniknout přesunem Podolí. Baťův koncern chtěl i nadále postavit cementárny v Grygově a Německé Lupči na Slovensku, s návrhem Královodvorské cementárny ale předběžně souhlasil.²²⁷

Obr. 2: Podíl jednotlivých cementáren na kmenovém kapitálu Prodejny (= výrobní kontingent) a procentuální vyjádření kapitálu potřebného k učinění některých důležitých rozhodnutí.

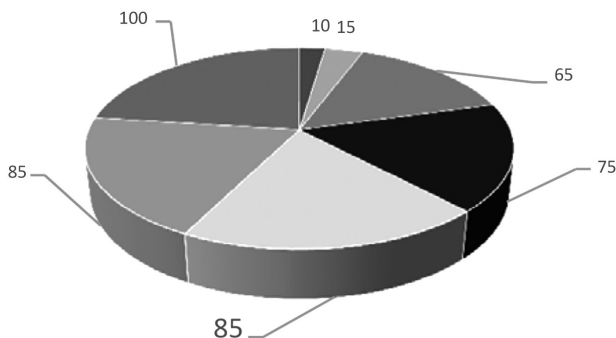


²²⁵ M. Žák a kol., *Velká ekonomická encyklopedie*, Praha 1999, s. 355.

²²⁶ AČNB, f. ŽBP, ŽB/362/32, dopis z 21. 12. 1938.

²²⁷ Tamtéž, ŽB-149-1, zpráva pro ředitelství z 23. 11. 1937.

Potřebný kmenový kapitál (%)



- Svolání hlavního shromáždění
- Zákaz vývozu do ciziny
- Určení způsobu prodeje, ukládání pokut, usnášení v běžných věcech, schválení rozpočtu Prodejny
- Jmenování prokuristů, jednatelů a dozorčí rady, účetní uzávěrka, rozdělení zisku, uzavírání smluv
- Stanovení cen zboží, smlouvy s cementárnami mimo syndikát (doma/zahr.), jmenování ředitele Prodejny
- Změna kmenového kapitálu (= výrobní kontingent)

Zdroj: NA, f. KR, kart. č. 73, ev. č. 720, smlouva z 13. 12. 1935; SOKA Beroun, f. PC, kart. č. 7, společenská smlouva z 14. 12. 1934 a 13. 12. 1935.

Politický vývoj ve střední Evropě změnil strukturu československého trhu s cementem. Prodejna na přelomu let 1938/1939 nezanikla, vlivem rozpadu státu a vnitřních neshod však došlo k jejímu rozdělení. Po odstoupení pohraničí a odtrhnutí Slovenska se upevnilo postavení cementáren, které zůstaly v protektorátu. Začaly se orientovat převážně proexportně, zboží vyvážely do Německa. Královodvorská cementárna dospěla za této situace k závěru, že Prodejnu nadále nepotřebuje.²²⁸ Přestala spolupracovat se Štrambersko-Vítkovickými cementárnami a Lietavskou Lúčkou – Ladcemi a od prosince 1939 jednala s firmou Baťa samostatně. Dne 12. prosince 1939 se sešel ministr veřejných prací Dominik Čípera za Bařův koncern s ředitelem Královodvorské cementárny Jaroslavem Charvátém. Obě firmy se dohodly přesunout Podolí nikoliv na východní Slovensko, ale do Grygova u Olomouce a za tímto účelem

²²⁸ Tamtéž, zpráva pro ředitelství z 30. 6. 1939 a 30. 10. 1939.

dokonce připravily kartelovou smlouvu. V Grygově měly vzniknout dvě továrny na cement, první vlastněná Královodorskou cementárnou, druhá firmou Baťa. Královodorská cementárna slíbila, že úřady přestanou bránit stavbě, Wilhelm Feith bezplatně předá dolové kruhy, Baťa získá za původní nákupní ceny pozemky, které v Grygově vlastnil Karel Marek, Horní Srní zruší smlouvu s Průmyslovými podniky a olomoucké zastupitelstvo upustí od snah zabránit stavbě vlečky mezi plánovanou továrnou a nádražím. Baťa se zavázal prodat Královodorské cementárně část ložisek vápence v Grygově, nakoupených Machatým od Štrambersko-Vítkovických cementáren. Baťa směl v Grygově vyrobit maximálně 55 000 t cementu ročně, z toho 35 000 t pro potřeby koncernu a zbývajících 20 000 t umístit na trh prostřednictvím cementářského syndikátu.²²⁹

Jednání pokračovala v roce 1940. Královodorská cementárna nabyla přesvědčení, že by bylo vhodné přesunout Podolí spíše do Hranic u Olomouce než do Grygova, i nadále však počítala se stavbou dvou továren a přála si Baťovu spoluúčast. V Hranicích se nacházela kvalitnější surovina a lokalita byla umístěna přímo na plánovaném kanálu Dunaj–Odra–Labe.²³⁰ Baťovi se plán příliš nezamlouval. V Grygově investoval značné prostředky do pozemků a výstavby laboratoře, tamní surovinová ložiska byla prozkoumána a dopravně se pro něho jednalo o vhodnější lokalitu. Geologický průzkum v Hranicích činil zhruba 100 000 K, nákup pozemků sliboval další náklady a realizace projektu by se dle jeho odhadů protáhla nejméně o půl roku. Odbočka kanálu Dunaj–Odra–Labe se navíc plánovala i pro Grygov. Bylo patrné, že se Královodorská cementárna snaží vzhledem ke změněným hospodářským podmínkám rozložit cementářský syndikát a zahájit mocenský boj o přerozdělení českého a moravského trhu s cementem. Baťa se domníval, že ho Královodorská cementárna chce stavbou továrny v Hranicích výrazněji připoutat ke své straně – bezprostředně totiž hrozilo vypuknutí „cenových válek“ se Štrambersko-Vítkovickými cementárnami a zřejmě i Lietavskou Lúčkou – Ladcemí.²³¹

Přes neshody ohledně umístění cementárny jednání neztroskotala. Plán postavit dvě cementárny byl záhy opuštěn, ve hře zůstal pouze přesun Podolí. Královodorská cementárna požadovala 60% účast na akciovém kapitálu nové firmy, 30 % by při-

²²⁹ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 48, sign. XV, záznam z jednání Čipery s Charvárem z 12. 12. 1939; záznam z jednání s Královodorskou cementárnou z 12. 12. 1939.

²³⁰ Dějiny nikdy nerealizovaného kanálu Dunaj–Odra–Labe sahají od středověku k současnosti. Po anšlusu Rakouska vstoupila výstavba kanálu v souvislosti s integrací říšské vodovodní sítě opět do popředí. Dne 8. 12. 1939 byl slavnostně zahájen první výkop. Práce postupovaly pomalu a vzhledem k válečné situaci byly v roce 1942 úplně zastaveny. J. Kubec – J. Podzimek, *Křižovatka tří moří. Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe*, Praha 2007, s. 59–60.

²³¹ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1692, inv. č. 48, sign. XV, protokol o schůzi v Hranicích z 5. 2. 1940.

padlo na Baťu a zbytek se měl umístit na trh.²³² Baťa si nakonec vymohl kapitálovou účast v hodnotě 40 %, zatímco Královodvorská cementárna i nadále počítala s 60 %. Obě firmy se předběžně dohodly také na stavbě druhé cementárny na Slovensku, přičemž vlastnický podíl by se v takovém případě obrátil v Baťův prospěch.²³³ V březnu 1940 uzavřel Baťa s Královodvorskou cementárnou konsorciální smlouvu. Signatáři souhlasili se společnou kapitálovou účastí na společnosti, jež měla vzniknout přesunem Podolí. Baťa se zároveň zavázal, že v protektorátu ani v Německu nezaloží jinou cementárnu nebo se na jejím založení nebude podílet. Otázka slovenské továrny se odsunula pro budoucí jednání. Trvání smlouvy bylo stanoveno na 15 let. Přesná lokalita, kde nový závod vznikne, se zatím blíže neurčila,²³⁴ další vývoj ale ukázal, že Královodvorská cementárna není ochotna stavět jinde než v Hranicích. Během roku 1941 byla zakoupena většina vybavení pro novou cementárnu, projekt ale narazil na vážné potíže. Německé okupační úřady odmítaly schválit koupi pozemků v Hranicích, protože se nová společnost jevila dle složení správní rady jako čistě česká.²³⁵ Souhlas byl vysloven teprve koncem roku 1944,²³⁶ další vojenský i politický vývoj ale neumožnil realizaci projektu.

Stavba továrny v Grygově u Olomouce se neuskutečnila a Baťa nikdy nepronikl do cementářského průmyslu. Jeho grygovské parcely odkoupil v letech 1938 a 1939 bývalý vedoucí hospodářského oddělení firmy Baťa, Josef Sláma. Baťův koncern si ponechal možnost zpětného prodeje a právo kdykoliv těžit na pozemcích nerosty. Když Sláma v roce 1942 zemřel, půdu zdělila jeho manželka Edita, která se za války přihlásila k německé národnosti. Národní správa po roce 1945 majetek zkonfiskovala.²³⁷ Cementárna v Hranicích na Moravě sice vznikla, ale až na začátku 50. let 20. století, v nových sociálních a hospodářských podmínkách.²³⁸

Závěr

Baťův koncern se od první poloviny 30. let pokoušel získat přísun levného cementu, který potřeboval k realizaci rozsáhlé stavební činnosti ve Zlíně a pobočných závodech. Za tímto účelem využil „cenových válek“ na československém trhu s cementem, rozpoutaných během velké hospodářské krize v důsledku poklesu odbytu a rozpadu stávajících kartelových uskupení, sdružujících prvorepublikové cementárny. Baťo-

²³² Tamtéž, jednání Čipery s Charvátlem z 9. 2. 1940.

²³³ Tamtéž, Aktennotiz 29. 2. 1940.

²³⁴ Tamtéž, smlouva z března 1940.

²³⁵ AČNB, f. ŽBP, ŽB-149-1, zprávy pro ředitelství z 25. 2. a 11. 12. 1941.

²³⁶ Tamtéž, zpráva pro ředitelství z 21. 11. 1944.

²³⁷ SOKA Zlín, f. Baťa Zlín, kart. č. 1787, inv. č. 28, sign. XV, dopisy z 15. 3. 1946 a 1. 4. 1946.

²³⁸ J. Láník – M. Cikrt, *Dvě tisíciletí vápenictví*, s. 169–170.

vy snahy se setkaly s úspěchem, koncern si smluvně zajistil levné dodávky zboží od továrny v Horním Srní. Potíže nastaly na přelomu let 1935/1936, kdy cementářský průmysl dospěl k dohodě a vznikla Prodejna cementáren, s. r. o., syndikát s celostátním polem působnosti, který ukončil „cenové války“ a na jehož vzniku se podílely i vládní kruhy. Horní Srní porušilo v důsledku tohoto vývoje smlouvu a přestalo Baťovi prodávat levný cement. Spor se řešil u soudu – Baťa vyhrál. Smluvní ujednání s Horním Srní však končilo 31. prosince 1936 a Baťův koncern musel do budoucna počítat s nákupem zboží za podstatně vyšší částky. Jako ideální řešení se proto nabízel stavba vlastní cementárny.

Baťa nezvolil pro snahy o proniknutí do cementářského průmyslu příhodnou dobu. Ještě koncem 20. let, uprostřed konjunktury odvětví, by se zřejmě jednalo o snadno realizovatelný krok, v situaci značné nadprodukce ale měly cementárny obavy ze vstupu nového subjektu na trh. Syndikátní smlouva Prodejny stála na čtyřech základních pilířích. Baťa se chystal stavbou nové továrny dva z těchto pilířů narušit (zákaz investic, výrobní kontingenty). Strach z rozložení Prodejny a nových „cenových válek“ upozadil neshody uvnitř cementářského syndikátu a sjednotil československé výrobce cementu proti Baťovi – některé továrny, kupříkladu Štrambersko-Vítkovické cementárny, ale i přesto možná sledovaly vlastní zájmy, neslučitelné s dlouhodobou existencí cementářského syndikátu. Konflikt obou průmyslových a finančních skupin se stal nevyhnutelným.

Baťův koncern zvolil za lokalitu nové cementárny Grygov u Olomouce. Vhodné pozemky ovšem přešly koncem roku 1935 – po ukončení provozu hodolanské továrny na cement – přímo do rukou Prodejny, která je svěřila Štrambersko-Vítkovickým cementárnám ke zpeněžení. Baťa se snažil nevzbudit podezření a zůstat v anonymitě. Příslušné parcely skoupil na podzim 1936 skrze prostředníka, faráře Jana Machatého. Úspěšná realizace grygovského projektu vyžadovala rovněž dohodu s Průmyslovými podniky hlavního města Olomouce, jejich ředitel Jaroslav Šmejkal však rozehrál vlastní hru. S předstihem se dozvěděl o Baťově plánu a pokusil se do projektu kapitálově zapojit i ztrátové Průmyslové podniky. Baťa si nepřál spolupráci, Šmejkalovu nabídku proto odmítl. Během jednání o koupi pozemků však postupoval netakticky a záležitost protahoval, čímž obrátil městské zastupitelstvo proti sobě. Mezitím se o Baťových aktivitách dozvěděla Prodejna, která pověřila cementárny v Maloměřicích a Horním Srní zahájením „akce Grygov“, otevřeného pokusu zabránit vstupu nového subjektu do odvětví.

Prodejna kladla Baťovi překážky v několika rovinách. Na olomouckém zastupitelstvu uzavřelo Horní Srní smlouvu o dodávkách kamene s Průmyslovými podniky, čímž mu zabránilo získat pozemky a odebírat vápenec. Baťa se pokusil půdu vyvlastnit, potřeboval ovšem souhlas ministerstva železnic s projektem vlečky a potvrzení

ministerstva národní obrany o zařazení grygovské cementárny mezi objekty důležité pro obranu státu. Prodejna obě tyto iniciativy zdržela. V Grygově začal skupovat pozemky Karel Marek, prostředník Horního Srní, a následně podal na firmu Baťa žalobu z rušené držby. Maloměřice zajistily, aby jejich právní zástupce Wilhelm Feith obehnal Baťovy pozemky výhradními kutacími kruhy za účelem rozvrtání, případně dokonce vyvlastnění pozemků. Alois Místecký, velkoobchodník se stavebninami ve Valašském Meziříčí a prostředník Horního Srní, usiloval v Grygově o stavbu vlastní cementárny. Do sporu, který probíhal také na stránkách denního tisku, se zapojilo i dělnictvo zaměstnané v československých cementárnách. Grygovský střet se odrazil v regionální a celostátní politické rovině. Prorůstání soukromého sektoru do politické sféry bylo patrné jak ze strany firmy Baťa, tak Prodejny. Konflikt skončil u jednacího stolu, Baťovu koncernu byl ministerstvem obrany a československou vládou vnucen kompromis, který můžeme považovat za vítězství Prodejny. V úzké návaznosti na tato jednání souhlasila Prodejna s dodávkami levného cementu na výstavbu československého opevnění, lze proto předpokládat, že si touto cestou u vládních kruhů „koupila“ zákaz vstupu nového subjektu na trh s cementem.

Dohoda s cementářským syndikátem skončila dne 31. prosince 1938, Baťa se proto připravil na nový pokus o vybudování grygovské cementárny. Prodejna začala klást překážky, opět úspěšně. Novou příležitost Baťovi poskytlo teprve rozdělení státu a vznik protektorátu. Královodvorská cementárna plánovala už od roku 1937 přesunout cementárnu v Podolí na východní Slovensko do Margecan, a za tímto účelem vytvořila konsorcium na půdě Prodejny, k němuž přizvala továrny Lietavská Lúčka – Ladce a Štrambersko-Vítkovické cementárny. Těchto jednání se účastnila i firma Baťa. Vzhledem k politickým událostem na přelomu let 1938/1939 dospěla Královodvorská cementárna k názoru, že Prodejnu nadále nepotřebuje a projekt se pokusila realizovat pouze ve spolupráci s Baťovým koncernem. Podolí se mělo přesunout nikoliv na východní Slovensko, ale do Grygova u Olomouce, kde se počítalo se vznikem dvou továren, jedné v majetku Královodvorské cementárny, druhé firmy Baťa. Královodvorská cementárna záhy opustila i tuto variantu a chtěla postavit pouze jedinou cementárnu v Hranicích u Olomouce, přičemž 40 % podílu na nové firmě mělo náležet Baťovu koncernu. Další vývoj politických událostí stavbě hranické cementárny zabránil, vznikla až začátkem 50. let v nových sociálních a hospodářských podmínkách. Grygovské pozemky firmy Baťa byly po roce 1945 zkonfiskovány a značné finanční prostředky, které koncern vynaložil při pokusu o proniknutí do cementářského průmyslu, se mu nikdy nevrátily.

“Operation Grygov”: The Baťa company’s unsuccessful attempt to enter the cement industry

The study examines the Baťa company’s plans to enter the cement industry, focusing particularly on the company’s attempt to build its own cement works in Grygov as a counterbalance to the cement industry syndicate. However, these plans had the effect of uniting Czechoslovak cement producers against Baťa; the syndicate launched an initiative called “Operation Grygov”, which represented an open attempt to prevent a new player from entering the market. The syndicate hindered the Baťa company’s plans to purchase land for the new factory, and the resulting dispute was played out on the pages of newspapers as well as on the regional and national political scene. The influence of the private sector on political structures was evident in the activities of both the Baťa company and the cement industry syndicate. The conflict culminated in the intervention of the Czechoslovak government and the Ministry of Defence, which forced Baťa to accept a compromise solution. In a move closely connected to these negotiations, the industry syndicate agreed to supply cut-price cement for the construction of the new border fortifications; we can assume that by doing so, the cement-makers essentially “purchased” the government’s cooperation in hindering the entry of a new player into the market.

When the Czechoslovak state disintegrated following the Nazi invasion and the creation of the Protectorate of Bohemia and Moravia, the Baťa company seized the opportunity and drew up plans to join forces with the Králův Dvůr cement works (KDC) and move its operation in the Prague suburb of Podolí first to East Slovakia, and then to Grygov near Olomouc, which was to become the site of two new factories – one belonging to Baťa and the other to KDC. However, these plans were never realized. Baťa-owned land in Grygov was confiscated after the war, and the company never achieved a return on the sizeable investment it had made in its attempts to break into the cement industry.

Technický a vědecký pokrok jako pozadí vývoje pivovarnictví v Benešově a na Konopišti ve druhé polovině 19. století¹

Michal Horáček

Technical and scientific progress as the basis for the development of the brewing industry in Benešov and Konopiště during the second half of the 19th century

This paper describes the transformation of the brewing industry in the town of Benešov and at Konopiště castle during the second half of the 19th century in the wider context of the transformation of the Czech brewing industry. This period saw the culmination of a long process of development which had begun at least as far back as the 15th century, when a relationship began to be cemented between the liege town of Benešov and the nobility in the nearby Konopiště castle—a relationship which also involved brewing rights. The profound transformation of the brewing industry in the 19th century (part of a wider transformation of food production and processing in general) naturally brought changes to Benešov and Konopiště too; the example of the local brewing industry clearly demonstrates the key role played by technical and scientific progress as a basis for this political and economic transformation. This process culminated at the end of the 19th century with the establishment of a brewery in Benešov owned by the nobility; at the time of construction this brewery ranked among the most modern businesses in the town, and it played a significant role in local life, above all by generating electricity at its own power plant.

Keywords: brewing industry; Benešov; Konopiště; electricity; 19th century

Contact: Mgr. Michal Horáček; Ústav hospodářských a sociálních dějin, Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze, nám. Jana Palacha 2, 116 38 Praha 1, Česká republika, michal.roubik@seznam.cz

¹ Předkládaný příspěvek vznikl jako výstup projektu vnitřních grantů Filozofické fakulty Univerzity Karlovy v Praze 2013 (VG 142) v rámci projektu *Technický a vědecký pokrok jako pozadí hospodářských proměn českého pivovarnictví v druhé polovině 19. století* řešeného na Filozofické fakultě Univerzity Karlovy v Praze z prostředků Specifického vysokoškolského výzkumu na rok 2014.

Úvod

V příspěvku je rozebrán zajímavý vývoj pivovarnictví v Benešově, jenž byl v mnoha ohledech, včetně řady souvislostí přesahujících hranice oboru, příznačný, ale zároveň i v mnohém ojedinělý. Příspěvek je časově orientován do 19. století s důrazem na období let 1871–1897, samozřejmě s přesahy před i za vytyčené období. Úvod příspěvku ve stručnosti popisuje předcházející vývoj pivovarnictví ve městě i na nedalekém panském sídlu Konopišti.

Benešovské pivovarnictví bylo stejně jako všechny život tohoto poddanského maloměsta po celou svou historii zásadním způsobem ovlivněno existencí panského sídla. Napříč dějinami tak můžeme sledovat jednotlivé etapy vývoje, které jsou v mnohém společné s dalšími poddanskými městy: rozpory mezi pány na Konopišti a měšťany apod. Ve sledovaném období v souvislosti nejen s technickými a technologickými změnami, ale i s politickou a společenskou proměnou vaření piva u nás (kterou zmíním v souvislostech) pak tento vývoj vyvrcholil poměrně nečekaným zlomem, kdy nakonec jediný pivovar přímo ve městě (a nikoliv na svém panském sídle) založil právě majitel panství. Jednalo se o velmi moderní provoz, který do života města zasáhl více než jen samotnou výrobou piva.

Novostavba benešovského pivovaru z let 1896–1897 byla zajímavá i z hlediska využití elektrické energie pro jeho provoz a osvětlení. Zajímavá hned ve třech ohledech. Využívání elektřiny v provozu pivovaru bylo v té době stále ještě poměrně v plenkách a vybaveny jí byly pouze ty nejmodernější podniky. Druhým nesporně zajímavým ohledem je skutečnost, že elektrická centrála v pivovaru byla později využita i k osvětlení některých prostor ve městě, což nakonec vedlo k napojení města Benešova na elektrickou síť již před rokem 1914. Nesporně zajímavý je určitě i fakt, že současná literatura popisující proměnu zařízení pivovarů nepřikládá zavedení elektřiny takovou pozornost jako např. přechodu na parostrojní provoz, přestože pro moderní provoz se v následujících letech stala takřka nezbytnou. Na příkladu neobyčejně moderní novostavby pivovaru v Benešově však lze vysledovat více trendů, které mohou přinést odpověď na otázku, jak a proč byl technologický a vědecký pokrok – a samozřejmě jeho aplikace v praxi – podmínkou vývoje a proměny hospodaření pivovarů.

Dějiny pivovarnictví jsou v současné historiografii jedním z poměrně zpracovaných témat, avšak často je právě technický a technologický pokrok upozadován, případně je vytržen z kontextu souvislostí vývoje nejen samotného pivovarnictví, ale i celé společnosti. Na pivovarnictví navíc lze, stejně jako na další výrobní obory, nahlížet z řady úhlů pohledu od odborných děl samotných technologů² přes práce

² Například G. Basařová – P. Basař – T. Lejsek – J. Šavel, *Pivovarství. Teorie a praxe výroby piva*, Praha 2010; V. Bílek et al., *Technologie sladu a piva*, díl II. *Výroba piva a strojní zařízení pivovarů, pomocné úkony*, Praha 1954.

historiků techniky³, až po díla z oblasti regionálních dějin s různou úrovní kvality⁴. Narazit lze i na kvalitně zpracovaná díla vnímající pivovarnictví jako celek, která však někdy plní pouze roli faktografických souhrnů bez potřebného odborného poznámkového aparátu⁵. Na úrovni regionální literatury je pivovarnictví v Benešově věnována poměrně široká pozornost,⁶ obvykle však zejména pro starší období, nebo naopak pouze z pohledu regionálních historických souvislostí, bez podstatnějšího proniknutí do souvislostí s vývojem pivovarnictví obecně (a téměř nikoliv s vývojem techniky, vědy a technologie). Vítaný zdroj informací představují i některé závěrečné studentké práce, mnohdy velice kvalitně zpracované.⁷

Předkládaný příspěvek se pokusí zachytit význam a vývoj proměny pivovarnictví na konci 19. století z pohledu techniky a vědy, ale při zachování potřebných souvislostí a potřebného přesahu k hospodářskému vývoji celého města. Pro psaní příspěvku jsem využil prakticky všech typů výše psané odborné literatury, na konkrétní díla odkazuji v poznámkách. Pokud to bylo nutné, věnoval jsem pozornost i tematicky obdobné zahraniční literatuře. Pro zachování potřebného přesahu jsem však tento výběr doplnil poměrně širokou paletou odborných děl soudobých autorů, kteří, obvykle přímo z pozic samotných sládků či technologů, zachytili zásadní proměnu pivovarnictví ve své době, tzn. v druhé polovině 19. století, případně na začátku 20. století. Podobně důležité pro mě bylo studium soudobých odborných periodik. Použitou literaturu jsem doplnil i výsledky bádání ve fondech Státního okresního archivu v Benešově.

Počátky vaření piva v Benešově

Počátky vaření piva v Benešově jsou nejasné, je pravděpodobné, že rámcově se podobaly vaření piva v jiných poddanských městech.⁸ Již od druhé poloviny 15. stole-

³ Například starší studie: A. Bretschneider, *Nástin vývoje techniky českého pivovarství od konce 18. století do roku 1945*, in: Sborník pro dějiny přírodních věd a techniky 10, Praha 1965, s. 69–128; Fr. Jílek a kol., *Studie o technice v českých zemích 1800–1918*, díl I–IV, Praha 1983–1986 nebo aktuálnější práce M. Teich, *Bier, Wissenschaft und Wirtschaft in Deutschland 1800–1914*, Wien – Köln – Weimar 2000, včetně kapitoly o využití elektřiny v pivovarech (s. 202–206).

⁴ Například F. Gabriel, *Pivovarství v Posázaví a na Podblanicku v minulosti*, in: Sborník vlastivědných prací z Podblanicka 13, Jemniště 1972, s. 145–167; P. Freiwilg, *Technické stavby Frýdlantska*, Liberec 2011; J. Ptáček, *Dobrušské pivovarnictví 1320–1991*, Dobruška 1991.

⁵ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů Čech, Moravy a Slezska*, díl I. *Střední Čechy*, Praha 2004.

⁶ Například J. Tywoniak, *Z dějin zemědělského průmyslu na Podblanicku*, in: Sborník vlastivědných prací z Podblanicka 3, Benešov 1959.

⁷ Například M. Cívárek, *Pivovarnictví v režii vrchnostenských velkostatků jihovýchodně od Prahy (1489–1789)*, diplomová práce, Univerzita Karlova, Pedagogická fakulta, Praha, 2010.

⁸ Více srov. F. Gabriel, *Pivovarství*, s. 145.

tí ale máme jasné důkazy o tom, že pivo se ve městě vařilo. Z podrobného popisu majetku panství Konopiště z roku 1495 vyplývá, že měšťané odváděli konopištské vrchnosti dávky povárného a posudného. Stejný dokument přináší i zprávu o mlýnu „*pod městem, kde slady mleli*“. Mlýn stával při potoce pod městem (dnešní Benešovský potok) v místě, které se dodnes nazývá Na Sladovém či Sladovka. Nedaleko můžeme dodnes nalézt i jiný odkaz na vaření piva v Benešově, respektive na pěstování chmele. Ulice pojmenovaná Na Chmelnici připomíná, že již z 16. století máme, konkrétně v urbáři konopištského panství z roku 1569, písemné doklady o poplatcích, které z chmelnic platil místní sládek. Ve stejném urbáři je doloženo i pěstování chmele benešovskými měšťany.⁹

Šestnácté století je již obdobím, z něhož se zachovalo více písemných dokladů, z nichž lze jednoznačně vyčíst, že v Benešově se měšťanské vaření piva provozovalo. Vedle zmíněného urbáře, ve kterém jsou rozepsány platy vrchnosti z piv uvařených jednotlivými měšťany, je souhrn těchto dávek zmiňován již roku 1560. Benešovští měšťané v té době vařili jak pivo bílé (pšeničné), tak pivo ječné.¹⁰ Jak přesně vypadalo vaření piva v Benešově do 16. století, nevíme. Ze souvislosti s jinými městy se dá usuzovat, že zařízení pivovarů bylo velmi jednoduché, málokdo si mohl dovolit dražší vybavení v podobě kovové, obvykle měděné, pánve, která byla nezbytná. Zřejmě tak vaření probíhalo tzv. nákladnickým způsobem, kdy se pivo skutečně vařilo jen v jednom z měšťanských domů, který podléhal právu várečnému. V něm pivo postupně vařili jednotliví nákladníci, kteří žili v tzv. nákladnických domech. Ty také tomuto právu podléhaly, ale obvykle byly pouze sladovnou a uvařené pivo následně leželo v jejich sklepech. Až do konce 16. století však v Benešově nemáme zaznamenanou žádnou pevnou právní úmluvu mezi měšťany a vrchností, která by upravovala jak samotné vaření piva, tak výši placených dávek. Vše se tak zřejmě až do roku 1595 předávalo prostřednictvím zvykového práva.¹¹

Tohoto roku udělil tehdejší pán na Konopišti, Arkleb z Kunovic, písemně měšťanům právo várečné.¹² V listině byla stanovena jak svoboda výroby sladu a piva („*slady černé a pšeničné dáti sobě dělati a piva z nich černá, stará bílá i hořká vařiti a šenkovati*“), poplatky, které byli měšťané vrchnosti povinni platit (zmiňené jako dosavadní, tedy zřejmě takové, jaké bylo ve zvyku vyplácet i dříve), tak také to, že se vrchnost vzdala práva výroby sladu, piva a jeho prodeje ve městě. Právo bylo sepsáno

⁹ J. Tywoniak, *Padesát let tvořivé práce státního pivovaru v Benešově, 1897–1947*, Benešov 1947, s. 10 a 12.

¹⁰ *Monografie města Benešova a okolí*, Benešov 1938, s. 76.

¹¹ J. Tywoniak, *Padesát let*, s. 101.

¹² Státní okresní archiv v Benešově (dále jen SOKA Benešov), fond Archiv města Benešov (dále jen f. AMB), kart. č. 1, inv. č. 4, 1595 – Arkleb z Kunovic uděluje právo várečné.

jako trvalé i pro další generace, již roku 1603 ho stvrdila nová majitelka panství paní Dorota Hodějovská z Hodějova. Až do první poloviny 17. století máme více dokladů o tom, kde se v Benešově pivo vařilo. Mezi právovárečné či nákladnické domy patřil dům na místě dnešního č. p. 101 na Velkém náměstí (dnešní Masarykovo), v Konopištské (dnes Tyršově) ulici stával při domě č. p. 211 tzv. dolejší pivovar.¹³ Sladovna s pivovarem se nacházela i za domem č. p. 153 na Velkém náměstí směrem do Pražské ulice. Kromě zmíněných provozů zřídila svůj pivovar v 17. století i samotná benešovská obec, jak to bylo v té době časté. Roku 1611 byl vystavěn na místě spáleniště tří domků na rohu Malého náměstí a Miličinské ulice (dnes F. V. Mareše).¹⁴ Obdobný obecní pivovar byl zřejmě místem, podobně jako výše zmiňované pivovary právovárečné, kde se mohli na várkách střídat jednotliví měšťané. Katastrofu pro benešovské pivovarnictví představovala třicetiletá válka. V jejím samém závěru město obsadila a následně vyplenila roku 1648 švédská vojska. Celé město shořelo a sním i všechny místní pivovary. Se změnami, které válka přinesla, ale zmizelo i do té doby dodržované právo z roku 1595.¹⁵ Vaření a prodej piva v Benešově se v té době přesunulo na dlouhý čas pod správu vrchnosti, která na svém konopištském sídle vařila pivo také již minimálně od 15. století.¹⁶

Nejstarší pivovarnictví na Konopišti

Hospodářské zázemí včetně pivovaru se v sousedství panského sídla na Konopišti nacházelo zřejmě již od doby jeho založení, písemně je v pramenech pivovar zmiňován roku 1495.¹⁷ K roku 1569 se pivovar uvádí „*nově z gruntu postavený*“ i se sladovnou. V pivovaru se ročně uvařilo 80 várek. Pivovar v následujících obdobích i přes změny vrchnosti vzkvétal.¹⁸ Pomohla tomu právě zmiňovaná situace po třicetileté válce, kdy vrchnost začala dodávat své pivo do Benešova jako jeho výhradní vystavovatel. Na počátku 18. století za panování Františka Karla Přehořovského z Kvasejovic vyráběl konopištský pivovar průměrně téměř 840 sudů ročně (cca 2000 hl)¹⁹, v polovině 18. století to pak bylo již cca 4500 hl ročně.²⁰ Pivovar byl v té době již vystavěn z kamene.²¹ Na hegemonii vrchnostenské výroby a prodeje piva v Benešově nic nezměnily ani následující dekády. Přestože se měšťané o svá stará práva opakovaně

¹³ J. Tywoniak, *Padesát let*, s. 11.

¹⁴ E. Procházková, *Benešov*, Praha – Litomyšl 2005, s. 13.

¹⁵ F. Gabriel, *Pivovarství*, s. 151.

¹⁶ J. Tywoniak, *Z dějin*, s. 98.

¹⁷ E. Procházková, *Benešov*, s. 47.

¹⁸ F. Gabriel, *Pivovarství*, s. 155 a 160.

¹⁹ Tamtéž, s. 151.

²⁰ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 17.

²¹ E. Procházková, *Benešov*, s. 48.

hlásili (např. roku 1777 dokonce vyslali deputaci k samotnému císaři Josefu II.), nic se na jejich situaci nezměnilo.²² Žádnou změnu nepřinesla ani první polovina 19. století, kdy se v Benešově začalo znova vážně uvažovat o zřízení nového obecního pivovaru (viz dále). Situace vrchnostenského pivovarnictví i uvažovaného nového pivovaru v Benešově dobře zapadá do komplexní proměny, kterou od první poloviny 19. století procházelo celé české pivovarnictví.

Komplexní proměna českého pivovarnictví v 19. století

V průběhu 19. století se české pivovarnictví zásadním způsobem proměňuje a otevírají se dveře zcela novým podobám pivovarského podnikání. Společenská a ekonomická proměna tak šla ruku v ruce s proměnou technickou, vědeckou a technologickou. Zásadní pro vývoj pivovarnictví byly zejména dva hlavní proudy změn. Až do poloviny 19. století bylo v platnosti zastaralé propinační právo, které spolu s řadou starých nařízeních a zvyků výrazným způsobem omezovalo možnost stavby nových podniků a proměny segmentu (bylo tomu tak samozřejmě i v Benešově, viz dále). Ke zrušení propinačního práva za náhradu došlo až roku 1869. Teprve tehdy se otevřely dveře modernímu svobodnému pivovarnickému podnikání.²³ Ještě dříve došlo ke zrušení pivovarských cechů a vydání živnostenského zákona roku 1859.²⁴ Tím se také otevřely dveře novým podnikatelským subjektům, jak bude patrné i na benešovském příkladu.

Druhý přívál změn přinesla průmyslová revoluce a ruku v ruce s ní technologický a vědecký pokrok v samotném pivovarnictví. Vynález parního stroje a jeho aplikování v praxi, využití otopu parou, novinky v oblasti zpracování kovů apod. se samozřejmě v pivovarnictví projeví.²⁵ A o to více později i další konkrétní objevy, zmiňme vynález chladicího stroje pracujícího na principu komprese par vypařovaných kapalin apod.²⁶ Tyto novinky souzněly s proměnou samotného oboru, od počátku 19. století ovlivněného v českých zemích učením Františka Ondřeje Poupěte, který položil základy českého moderního pivovarnictví,²⁷ a jeho následovníky (kupříkladu profesor pražské Polytechniky Karel Napoleon Balling aj.), ale i podněty ze zahraničí, které přinášely nejnovější trendy pivovarské i sladovnické výroby.²⁸ Devatenácté století bylo

²² Srovnej SOKA Benešov, f. AMB, kart. č. 41, inv. č. 729, 1763–1789 – Spor o právo várečné s konopištskou vrchností.

²³ *Ottův slovník naučný: ilustrovaná encyklopaedie obecných vědomostí*, díl XX. Pohora–Q, Praha 1903, s. 772.

²⁴ R. Píša, *Pivovary a sladovny, katalog cenných papírů*, Praha 2008, s. 18.

²⁵ Fr. Chodounský, *Příspěvek k dějinám českého pivovarnictví*, Praha 1891, s. 142–143.

²⁶ L. Chládek, *Pivovarnictví*, Praha 2007, s. 84.

²⁷ Více srov. Fr. O. Poupě, *Počátkové základního naučenj o Wařenj Piwa*, Olomouc 1801.

²⁸ Fr. Chodounský, *Příspěvek*, s. 142.

obdobím přechodu na spodní kvašení spojeného s proměnou celých pivovarů, mechanizací výroby piva, budováním doplňkových moderních provozů apod.²⁹ Konec 19. století a začátek století 20. pak přináší zavedení elektřiny a dalších výtobytků doby.³⁰ Jen moderně vybavený pivovar vystavující kvalitní a zdravé pivo tak mohl ve své době odolat konkurenci. Portfolio pivovarů se ve druhé polovině 19. století a na počátku století 20. zásadním způsobem proměnilo a řada provozů byla, dílem vinou objektivních nedostatků,³¹ dílem vinou neprozřetelnosti jejich majitelů, kteří zkrátka nedokázali nebo se obávali modernizovat, uzavřena. A jakým způsobem se tato komplexní proměna projevila v Benešově a na Konopišti?

Nový měšťanský pivovar a spory vrchnosti s městem

V Benešově se 19. století projevilo v životě města (a částečně i v souvislosti s pivovarnictvím) ještě jednou podstatnější proměnou. Od roku 1802 bylo město vyvázáno z poddanství na Konopišti a stalo se svobodným, respektive „ochranným“ městem.³² Nová situace nahrála do karet i samotným měšťanům, kteří se pokusili navázat na staré právo vaření piva z roku 1595 s cílem obnovit v Benešově měšťanské vaření piva. Přestože vrchnost poukazovala na to, že jeho platnost byla přerušena jeho nevykonáváním, dal jim roku 1802 apelační soud, na který se měšťané obrátili, za pravdu, když odmítl vrchnostenský monopol na dodávání piva do města. Pro válečné roky se ale na věci zatím zřejmě nic nezměnilo.³³

Komplikované vztahy mezi vrchností a poddanými, v případě Benešova vázanými pouze zmíněnou smlouvou o „ochranném městě“ a jejich nárokování na vaření a prodej piva, dobře ilustrují události z let 1828–1835, ty zároveň ukazují i na potíže, s jakými se v první polovině 19. století museli zřizovatelé případných nových pivovarů potýkat.³⁴ Jednalo se, stejně jako v případě z roku 1802, o zřízení nového obecního pivovaru, a spor tak vedla přímo benešovská obec. Vzhledem k tomu, že město nedisponovalo dostatečnými finančními prostředky, viděla obec v pivovaru možnost pravidelného a značného příjmu. Kvůli nedostatku investičních prostředků si město

²⁹ Týž, *Pivovarství*, Praha 1905, s. 251.

³⁰ J. Maňas, *Potravinářství*, in: I. Smolka a kol., *Studie o technice v českých zemích 1918–1945*, díl VI., část 2., Praha 1995, s. 909–968, zde s. 937.

³¹ Například nemožnost expandovat kvůli sevření městkou zástavbou, více viz J. T. Suk, *Nový Poupeň katechismus pro sladovnické učenníky a tovaryše jakož i pro každého, kdož snadným způsobem o základech vaření piva poučení hledá*, díl druhý, Praha [1882], s. 16.

³² J. Tywoniak, *Benešov a Konopiště v minulosti*, Benešov 1992, s. 217.

³³ Týž, *Z dějin*, s. 99.

³⁴ Více srov. SOKA Benešov, f. AMB, kart. č. 41, inv. č. 729, 1827–1836 – Městský pivovar v Benešově, průběh jednání o povolení stavby, rozpočty.

představovalo, že pivovar pro něj postaví soukromý investor, který by měl v následujících letech provoz v nájmu, z prodeje piva příjem a později by pivovar případně městu připadl do majetku. Vypracovány byly dokonce stavební plány a vybráno místo pod městem při Vlašimské silnici.³⁵ Projekt v první fázi ztroskotal na nezájmu samotných měšťanů, kteří do takového projektu, navíc ohrožovaného stálou nejistotou z reakce vrchnosti, nechtěli jít. Město tak veřejně v tisku vyzvalo cizí podnikatele, aby investovali do obecního pivovaru v Benešově.³⁶

Přestože návrh na stavbu pivovaru s ročním výstavem cca 1000 sudů schválil jak krajský úřad, tak pražské gubernium, neušla veřejná výzva konopištské vrchnosti (v té době knížatům z Lobkovic), která podala na guberniu na projekt stížnost. Celá věc byla nakonec vyřešena poměrně komplikovaným kompromisem, který nejen ukázal zmiňovanou složitost vztahů vrchnosti a města, ale zároveň znamenal na dalších více než 30 let konec snah o vybudování pivovaru ve městě. Benešov mohl jako ochranné město pivovar zřídit pouze na svém statku v nedaleké Bedřči, avšak vzhledem k tomu, že město nemělo dostatek prostředků pro stavbu, muselo by pro ni hledat investora. Vyvazovací smlouva s vrchností však zaručovala ve městě prodej vrchnostenského piva. Tím pádem nemohla obec nařídít nucený prodej piva ze „svého“ případného pivovaru v Bedřči, a tak by se z pohledu investora jednalo o krajně riskantní a k zániku prakticky předem odsouzený projekt.³⁷

Pivovar na Konopišti v průběhu 19. století

Ve stejném období (ale i později) můžeme sledovat vývoj vrchnostenského pivovaru na Konopišti. Jeho průběh je dobrým příkladem ukázky života vrchnostenského (respektive panského) podnikání před a po zrušení propinačního práva se všemi výhodami a nevýhodami, které to pivovaru přinášelo, a zároveň dobrým příkladem pivovaru, který nějakým způsobem reagoval, respektive musel reagovat, na proměnu pivovarnictví.

Z počátku 19. století, tzn. ještě z doby před množstvím změn, se nám dochoval popis pivovaru se sladovnou. Dle něj lze usuzovat, že pivovar představoval tradiční rukodělný provoz svého období.³⁸ Objekty pivovaru měly 35 sáhů délky a devět sáhů šířky. Ve stejném objektu se nacházela i sladovna, popisovaná jako hvozdnice. Ve vedlejších menších domě bydlel sládek a bylo zde i další zázemí sladovny. Nedaleko pak byl ve skále tesaný sklep. O kvasírně či spilce se prameny jmenovitě nezmiňují, ale pravděpodobně se nacházela přímo v prostoru pivovaru, který tak zřejmě ještě

³⁵ Tamtéž, kniha č. 34, inv. č. 50, 1835 – Projekt pivovaru benešovské obce.

³⁶ J. Tywoniak, *Z dějin*, s. 99–100.

³⁷ Tamtéž, s. 100.

³⁸ K podobě rukodělného provozu více srov. M. Cicvárek, *Pivovarnictví*, passim.

pracoval na svrchní kvašení, jak bylo v té době obvyklé.³⁹ V pivovaru pracovalo cca osm lidí, většinou poddaných. Co se týče provozu, byl obvykle pronajímán za roční peněžní činži, později za činži naturální. Podobný provoz se nakonec vrchnosti ukázal být nevhodným a ta od roku 1825 pivovar vedla sama.⁴⁰

Roku 1830 se po smrti Františka Josefa z Vrtby stali vrchností na Konopišti zmiňovaní Lobkovicové (konkrétně Jan Karel z Lobkovic). Období lobkovicového panování víceméně kopírovalo nejbouřlivější roky proměny českého pivovarnictví a Lobkovicové se v mezích, které jim dovolovala jejich finanční situace, ukázali být velmi progresivní vrchností. Po celou dobu panování se tak všemožně pokoušeli pivovar nejen rozšířit, ale i modernizovat, ne vždy se jim však dařilo.⁴¹ Již po roce 1843 byl v konopištském pivovaru zkoušen nový Gassauerův patent otopu varných pánví parou,⁴² zkonstruovaný pražskou firmou Františka Ringhoffera, která se od konce 18. století specializovala mj. na výrobu zařízení pro pivovary. Otop parou začal v 19. století vstupovat do českých pivovarů a našel si své zastánce i odpůrce. Zastánci ho obhajovali pro jeho výbornou možnost regulovat teploty při rmutování díla a zároveň jeho úspornost, odpůrci zase mluvili o změněné chuti vystavovaného piva.⁴³ Oba tábory v pivovarnictví zůstaly v podstatě dodnes, faktem ale zůstává, že konopištský pivovar byl jedním z prvních v celých českých zemích, kde byla podobná novinka zkoušena. Dle dochovaného nákresu z druhé poloviny 19. století je také zřejmé, že modernizována byla i sladovna, která již byla vybavena stojatým lískovým hvozdem, který umožňoval, díky odvodu kouřových spalin mimo hvozdvé lísky a sušení pouze horkým vzduchem, výrobu světlého sladu, vhodného pro výrobu v té době moderních světlých ležáků.⁴⁴ Pivovar také přešel někdy ve druhé polovině 19. století na spodní kvašení, jednou z firem, která dodala projekt přestavby sklepů podle svého systému byla i firma Ing. Josefa Rosenberga, která patřila na konci 19. století mezi mladé, ale špičkové firmy v oboru.⁴⁵ Ve stejné době byla zřejmě přestavěna i spilka, aby mohla být tato technologická novinka účinně využívána.⁴⁶

I přes řadu modernizací si však Lobkovicové z finančních důvodů nemohli dovolit kompletní přestavbu pivovaru, natož výstavbu nového moderního provozu, jak bylo roku 1857 zamýšleno. Pivovar tak až do konce panování Lobkoviců na Konopišti

³⁹ A. Bělohoubek, *O vrchním kvašení mladinek pivních*, Praha 1877, s. 3.

⁴⁰ J. Tywoniak, *Benešov*, s. 219–220.

⁴¹ Týž, *Z dějin*, s. 101.

⁴² Fr. Chodounský, *Příspěvek*, s. 59; J. T. Suk, *Nový Poupě*, s. 45.

⁴³ Fr. Chodounský, *Pivovarství*, s. 76.

⁴⁴ Vyobrazení viz např. E. Procházková, *Benešov*, obrazová příloha, obr. č. 146.

⁴⁵ Fr. Chodounský, *Pivovarství*, s. 177.

⁴⁶ K rozdílům mezi svrchním a spodním kvašením více např. A. Bělohoubek, *O vrchním kvašení*, s. 81–82.

pracoval pouze na ruční pohon,⁴⁷ avšak díky výhodám plynoucím z jeho role dané jak propinačním právem (a i zavedeným odběratelům po jeho zrušení roku 1869), tak z vlastnictvím celého panství a zřejmě i díky kvalitě vystavovaného piva jeho výstav neustále stoupal. V 70. letech 19. století již přesáhl hranici 10 000 hl ročně⁴⁸ a roku 1885, takřka na sklonku lobkovického panování, to bylo již více než 18 500 hl.⁴⁹ Pivo-var, který roku 1887 zakoupil s celým zadluženým panstvím od Lobkoviců František Ferdinand d'Este,⁵⁰ tak byl v té době na pokraji svých výrobních sil a pouze nový bohatý vlastník mohl jeho kompletní přestavbou na moderní provoz jeho pozici stabilizovat, popř. zlepšit. František Ferdinand d'Este však měl s Konopištěm a jeho hospodářským zázemím zcela jiné záměry.

V Benešově a na Konopišti po roce 1869

V 70. letech 19. století dochází k zásadním změnám i v samotném Benešově. Jedním z důležitých faktorů bylo samozřejmě zrušení propinačního práva roku 1869, se kterým mizí i někdejší nastavení vztahů mezi pány a městem, respektive zejména řízená výroba a prodeje piva. Benešovští měšťané tak mají konečně možnost zřídit vlastní pivovar. Záhy se ukázalo, že to nebude tak jednoduché a že pouze právní proměna nestačí. Ambice souvisely i s proměnou statusu města. Benešov se stal roku 1850 městem okresním, roku 1871 byl napojen na železniční síť. To vše zvedalo v očích benešovských měšťanů jeho prestiž a také vytvářelo šanci pro nový podnikatelský záměr.⁵¹

Roku 1872 byla ustanovena, jak bylo v té době obvyklé,⁵² akciová společnost, jejíž členy byli nejen benešovští občané, ale svůj podíl v ní měla i samotná obec.⁵³ Největším akcionářem však byla Občanská záložna v Benešově, která v podstatě podnik po celou dobu jeho existence udržovala při životě.⁵⁴ Akciová společnost nevznikla primárně za účelem zřízení pivovaru, nýbrž provozu s pivovarnictvím úzce spjatého. Zřejmě s ohledem na roli Benešova jako střediska celého podblanického zemědělského kraje byla roku 1872 založena na tehdejší periferii města při Tábor-

⁴⁷ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 17.

⁴⁸ Tamtéž.

⁴⁹ F. Gabriel, *Pivovarství*, s. 160.

⁵⁰ Z. Likovský, *Držitelé, provozovatelé a vedoucí pivovarů českých zemí 1869–1989*, Praha 2010, s. 100.

⁵¹ E. Procházková, *Benešov*, s. 25.

⁵² Z. Kuttelvašer, *Potravinářství*, in: Fr. Jílek a kol., *Studie o technice v českých zemích 1800–1918*, díl IV., Praha 1986, s. 80–131, zde s. 88.

⁵³ R. Píša, *Pivovary a sladovny*, s. 37.

⁵⁴ J. Tywoniak, *Padesát let*, s. 14.

ské silnici Akciová sladovna a tržnice na plodiny.⁵⁵ Podnik to byl skutečně ambiciózní, vezmeme-li v úvahu, že původní podoba a rozsah sladovny se nám dochovaly v podstatě do dnešních dnů. Sladovna byla vybavena velkými humny na klíčení sladu, sušení a hvozdnění pak probíhalo ve dvou velkých moderních stojatých hvozdech, jejichž fasáda byla orientována do Táborské ulice. Ambice podniku dokládá mj. i fakt, že akciová společnost svůj „bledý slad“ nabízela v inzerci i v celostátních pivovarských periodikách.⁵⁶

Očekávaný odbyt se však nekonal, a společnost tak rychle řešila, co s nastalým stavem. Řešením se ukázala být stavba moderního pivovaru, který by dokázal konkurovat nedalekému konopištskému provozu za předpokladu, že bude finančně dobře zajištěn a najde potřebný odbyt ve městě i v okolí. Roku 1873 tedy byla sladovna zmenšena, respektive její část přebudována na nový pivovar a společnost přejmenována na Akciový pivovar, sladovna a tržnice na plodiny.⁵⁷ Pivovar, projektovaný na cca 15 000 hl ročního výstavu (tzn. přibližně stejně jako pivovar na Konopišti) však zůstal svým skutečným výstavem často daleko za plány. Přibližně třetinové až dvoutřetinové množství vyrobeného a prodaného piva v prvních letech provozu odráželo situaci, v jaké se podnik nacházel. Jeho činnost provázely finanční obtíže, neboť provoz stál a padal s úspěchy a neúspěchy hlavního akcionáře.⁵⁸ Rok založení pivovaru navíc kopíroval rok velké hospodářské deprese v celé monarchii, která samozřejmě ovlivnila i život menších finančních institucí. Společnost se tak prakticky po celou dobu své existence nedostala z finančních potíží. Jako problematická se ukázala i nedaleká konopištská konkurence. Konopištský pivovar, ač nesporně mnohem zastaralejší,⁵⁹ si své odbytiště ve městě udržel. I přesto, že se v pozdějších letech výstav pivovaru pohyboval mezi plánovanými 10–15 000 hl za rok,⁶⁰ od zániku ho to neuchránilo.

Konec 80. let 19. století přinesl definitivní zánik Občanské záložny a s ní i akciového pivovaru a sladovny. Finanční společnost založená benešovskými měšťany roku 1866 se do krajních finančních potíží dostala již roku 1885 a roku 1887 skončila

⁵⁵ *Pivovar Benešov založen 1897*, Benešov 1997, [s. p.].

⁵⁶ *Kvas*, roč. II., Praha 1874, č. 3, s. 19.

⁵⁷ *Pivovar Benešov založen*, [s. p.].

⁵⁸ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 14.

⁵⁹ Přesná podoba původního akciového pivovaru není známá, dochovaly se náčrty z roku 1887, kdy pivovar po zakoupení Ústředním ředitelstvím hohenberských statků v Benešově (viz dále) přestavovala firma Josefa Rosenberga. Z náčrtů vyplývá, že tehdy pivovar byl vybaven čtyřnádobovou varnou moderní konstrukce se strojním pohonem, spilkou a sklepy uzpůsobenými stavebně na spodní kvašení apod. *Pivovar Benešov založen*, [s. p.].

⁶⁰ Roku 1885 to bylo např. 14 280 hl. F. Gabriel, *Pivovarství*, s. 160.

úpadkem. Podobný osud pak čekal i celou Akciovou společnost. Ta vstoupila roku 1891 do likvidace a roku 1893 zanikla.⁶¹ Benešov ale o svůj pivovar paradoxně nepřišel. Konec Občanské záložny a s ním i konec akciového pivovarského podnikání shodou okolností přišly ve stejné době jako novým majitel Konopiště. František Ferdinand d'Este, respektive Ústřední ředitelství hohenbergských statků v Benešově se rozhodlo benešovský provoz zakoupit a v dalších letech oba podniky provozovat pod jednou značkou.⁶² Společně tak měl v držení pivovarský podnik velkého výstavu (např. ve výrobním roce 1888/1889 vystavoval konopištský pivovar 17 898 hl a pivovar benešovský 12 409 hl).⁶³ Nastalá situace nakonec trvala necelých 10 let a její vyřešení nesouviselo ani s výší výstavu jednotlivých pivovarů, ani s úrovní jejich zařízení. František Ferdinand d'Este se rozhodl v 90. letech 19. století Konopiště přestavět na své letní sídlo a v jeho blízkosti byla větší koncentrace průmyslu nemyslitelná. Roku 1897 tak byl konopištský pivovar (společně s ostatními provozy – již roku 1887 zrušeným cukrovarem, olejnou či vinopalnou, jejíž provoz byl přenesen do města apod.) uzavřen a zbořen a výroba piva přenesena do Benešova. Nikoliv však do akciového pivovaru, který byl zrušen a opětovně je o jeho prostor rozšířena sladovna, ale do jeho bezprostřední blízkosti. Na dříve zakoupených pozemcích vedle sladovny tak byl v letech 1896–1897 vystavěn zcela nový velký a na svou dobu neuvěřitelně moderní pivovar.⁶⁴

Nový pivovar (a souvislosti)

Koncepce nového arcivévodského pivovaru⁶⁵ v sobě odrážela nejen ambice a možnosti nového majitele podniku, ale i jeho reálné odbytové možnosti, jejich rozšíření i limity dané pivovarskou konkurencí v okolí. Na stavbě pivovaru a na instalaci strojů a zařízení se podílely nejvýznamnější firmy své doby.⁶⁶ Stavební koncepce i vnitřní zařízení pivovaru reagovalo na nejnovější trendy v budování pivovarů, podnik tak byl vybaven nejmodernějším zařízením včetně elektrického proudu. Tomu bude dále věnována větší pozornost, neboť jeho využití významným způsobem přesáhlo samotný pivovar. Novostavba benešovského pivovaru zároveň ukazuje i na některé limity a neprozíravé kroky, i ty budou níže zmíněny. Faktem zůstává, že roku 1897 byl

⁶¹ R. Píša, *Pivovary a sladovny*, s. 37.

⁶² Tamtéž.

⁶³ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 18.

⁶⁴ J. Tywoniak, *Benešov*, s. 220.

⁶⁵ Na jeho výrobcích a v materiálech označovaném také Pivovar arcivévodský Františka Ferdinanda Rakouského d'Este v Benešově či Knížecí Hohenberský pivovar v Benešově. M. Kabát, *Z historie pivovarů*, díl I., Praha 1992, s. 12.

⁶⁶ Fr. Chodounský, *Příspěvek*, s. 150–182.

v Benešově otevřen jeden z nejmodernějších pivovarů své doby v českých zemích, vybavený na roční výstav 60 000 hl s možností rychlého rozšíření.⁶⁷

Stavbu celého pivovaru⁶⁸ provedla stavební firma Ing. Josefa Rosenberga z Prahy, zmíněná již v souvislosti s konopištským pivovarem. Provoz nového pivovaru byl umístěn do zcela nové dlouhé stavby, orientované podélně s někdejší budovou sladovny, konkrétně jejím humnem. Sladovna s pivovarem pak byla propojena dlouhou visutou lávkou nad novým nádvořím. Nový pivovar tvořil úsek varny se strojovnou, kotelnou a přidruženými provozy a úsek chladného hospodářství (chladicí stoky, spilky, ležácké sklepy), od varny oddělený průjezdem na zadní pivovarský dvůr, kde se nacházelo další zázemí pivovaru (bednárna apod.).

Varna pivovaru představovala plochu 165 m², byla překlenuta zrcadlovými klenbami na dvou sdružených litinových sloupech vysokých 8,6 m. Místnost varny byla, jak to bylo v této době běžné, dvoupatrová a její zdi prolamovala vysoká průmyslová okna. Dlažba a obložení stěn byly tvořeny šamotovými dlaždicemi, schodiště a perony kolem varných nádob byly sestrojeny z válcovaných železných profilů. Zařízení varny tvořily poměrně netradičně dvě jednoduché varné garnitury, tzn. dvojice vystíracích/scezovacích kádí a dvojice rmutomladinových pánví.⁶⁹ Každá varná souprava byla uzpůsobena na jeden var o objemu 100 hl. Kádě byly opatřeny vystěradly, měděnými jalovými dny a měděnými bateriemi scezovacích korýtek pro kvalitní scezování. Obě kádě pak byly vybaveny míchadly, která sloužila zároveň jako kypřící nože. Rmut z kádí na pánve a později mladinu z pánve na chladicí stoky čerpala odstředivá čerpadla. Otop pánví byl prováděn moderním nepřímým parním otopem, který umožňoval šetrnější a přesnější práci s teplotami při rmutování díla. Nad varnou se nacházela místnost se zásobníky na horkou vodu a také šrotovna, do které slad přiváděl ze sladovny exhaustorový dopravník a z ní již našrotovaný vozíky na varnu. Zařízení varny dodaly firmy Novák & Jahn z Prahy-Bubně (vystírací/scezovací kádě, čerpadla, perony, míchadla apod.), František Ringhoffer z Prahy (rmutomladinové pánve) a firma J. V. Machovský z Hradce Králové (otop pánví).

Úsek chladného hospodářství byl vystavěn v logickém samospádovém uspořádání. V nejvyšším bodě se nacházela místnost s chladicími stoky, vybavená čtveřicí těchto mělkých železných van velkých 12,5 x 7,5 m, určených pro rychlé zchlazení horké

⁶⁷ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 14.

⁶⁸ Další text v této kapitole, pokud nebude uvedeno jinak *Archievodský pivovar v Benešově*, Kvas, roč. XXVI, Praha 1898, č. 3, s. 65–68.

⁶⁹ Pivovary s menším výstavem v té době obvykle disponovaly jednou jednoduchou garniturou. Naopak velké pivovary začaly být od konce 19. století osazovány dvojitým zařízením varen, tvořeným 4 samostatnými nádobami (vystírací a scezovací kádě a rmutovací a mladinová pánve). J. T. Suk, *Nový poupeň*, s. 15.

mladiny na teplotu cca 60 °C a také k usazení vysrážených kalů. Stoky byly nýtovány na železné nosiče a každý pojal až 50 hl horké mladiny. Zaklenuť místnosti tvořil krov sestávající z železných vaznic, takže celá místnost byla klenuta bez jakýchkoliv sloupů. Hřeben střechy byl vybaven charakteristickým zakončením: soustavou žaluzií, které pomáhaly proudění vzduchu a tím i rychlejšímu zchlazování mladiny. Pod chladicími stoky se nacházela místnost se čtyřmi sprchovými aparáty, určenými k rychlému dochlazení mladiny na zákvasnou teplotu. Sprchové chladiče byly klasické konstrukce, kdy mladina volným pádem stékala po jejich povrchu, zatímco v jejich trubkách proudila studená studniční voda (v horní polovině, teplota cca 8 °C) a voda ledová (v dolní polovině, poháněna čerpadly ze zásobníku vody ochlazované ledem).

Pod úsekem chladicích aparátů se pak nacházelo patro spilek a sklepů o celkové ploše téměř 1000 m² a některá další oddělení úseku chlazení. Spilky byly vybaveny dřevěnými otevřenými káděmi, sklepy pak velkými dřevěnými ležáckými sudy (o objemu 60, 45 a 25 hl). Další téměř 1000 m² sklepů se nacházelo ještě níže v podsklepené části objektu. Všechny sklepy byly vybaveny železnými kantýři na sedláni sudů a jejich prostorová konstrukce vycházela z Rosenbergova stavebního uspořádání. Spilky, sklepy a zásobny stáčírny byly vybudovány na kapacitu 19 200 hl uloženého piva. Prostor sklepů a spilek bych celý ochlazován prostřednictvím dvojice velkých lednic, protínajících obě patra, které byly vybudovány s ohledem na využití přírodního ledu. Proč nebyl takto moderně pojatý pivovarský podnik vybaven systémem umělého strojního chlazení, není zcela jasné. K vynalezení umělého chlazení (původně určeného primárně pro výrobu umělého ledu, následně i pro prostorové chlazení)⁷⁰ došlo již roku 1873, od roku 1888 bylo úspěšně vyráběno i českými strojírenskými firmami⁷¹ a ve stejné době již bylo běžně instalováno v moderních pivovarských provozech.⁷² Zda za prosazením stavby studeného hospodářství s tradičními lednicemi na led stála snaha ušetřit či spíše invence osoby stavitele, který prosadil svůj stavební systém chlazení tradičními lednicemi na led, nevíme.

Vedle zázemí provozu (šaladna pro zaměstnance pivovaru, místnost pro finanční stráž apod.) byl pivovar vybaven stáčírnou sudového i lahového piva, příjmem vracených obalů, jejich umývárnou apod. K pohodlí zaměstnanců byl podnik mj. vybaven splachovacími záchody a dalšími vymoženostmi své doby.

V bezprostřední blízkosti varny se pak nacházela strojovna s kotelnou, srdce pohonu celého pivovaru i sladovny, která s ním byla propojena v jeden funkční celek. V kotelně o celkové ploše 135 m² byly instalovány dva cornwallské parní kotle o celko-

⁷⁰ R. Anderson, *The Sword and the Armour: science and practice in the brewing industry 1837–1914*, Brewery History 2006, No. 123 (Summer 2006), s. 68.

⁷¹ *České a moravské pivovary. Stavební dědictví tradičního výrobního odvětví*, Brno 2007, s. 58.

⁷² Fr. Chodounský, *Příspěvek*, s. 164.

vé výhřevné ploše 90 m² a tlaku 7 atm. určené pro otop (celkem 66 m² plochy) a pro pohon parního stroje umístěného ve strojovně o celkové ploše 81 m². Parostroj byl soustavou transmisních hřídelí a koly s řemeny propojen s poháněnými součástmi pivovaru. Hlavní transmisie v suterénu přenášela pohyb od stroje pod varnu, kde obsluhovala pohyb míchadel v nádobách. Od varny vedla druhá dlouhá transmisie, vedená v pravém úhlu na transmisii hlavní, ke studni o hloubce 30 m, ze které byla čerpána voda do zásobníků. Zařízení strojovny dodala firma Františka Ringhofferova.

Elektřina v pivovaru i ve městě

Nejdůležitější novinka, kterou však byl benešovský pivovar vybaven, se také nacházela ve strojovně a v místnosti pod ní. Byly zde umístěny primární elektrické motory a akumulátory určené k elektrickému ovládní některých prvků pivovaru a sladovny a také k osvětlení. Pohon elektromotorů zajišťoval instalovaný parní stroj, elektrické zařízení dodala firma Siemens & Halske. Přestože byla elektřina zpočátku využita pouze k pohonu sladovny, dopravníků na sudy a zmíněnému osvětlení celého areálu a pohon dalších částí provozu byl na elektřinu napojován až později, jednalo se o velice moderní prvek, který svým významem překročil zdi pivovaru a rád bych se u něj nyní trochu zastavil.⁷³

Původní ruční sílu, od druhé poloviny 19. století nahrazovanou pohonem parních strojů, začala od konce 19. století pomalu doplňovat a později zcela nahrazovat elektřina. Pro pomalejší aplikaci a méně revoluční přínos nebyla elektrifikace pivovarů vnímána jako zlomový krok na rozdíl od zavedení parostrojního pohonu. Pozitivně bylo od samého počátku vnímáno zejména neprovozní využití elektřiny v osvětlení prostor pivovarů, které významným způsobem ulehčilo práci. Až později dokázala elektřina, aplikovaná ve všech možných oblastech pivovarské výroby zcela nahradit, nebo funkčně doplnit starší systémy pohonu či práce strojů a zařízení. Na prvních pracích s elektřinou v pivovarech se podílel František Křížík, později se přidaly i další firmy. Počáteční využívání stejnosměrného proudu bylo záhy nahrazeno proudem střídavým, který stejnosměrný proud rychle zcela nahradil.⁷⁴

Zavedení elektrického proudu bylo na prvním místě motivováno úsporou provozních nákladů, realizovatelné v případech správně konstruovaných a seřízených strojů, zařízení a převodů. Až později si tehdejší odborníci na zařizování pivovarů a jejich strojů uvědomili výhody použití elektrického proudu v kompaktnosti užitých zařízení, v jednodušších a přesnějších možnostech regulace jejich práce a v neposled-

⁷³ *Arcivévodský pivovar v Benešově*, s. 65–68.

⁷⁴ J. Mañas, *Potravinářství*, s. 937–938.

ní řadě i v čistotě jejich provozu.⁷⁵ Řada pivovarů, stejně jako ten v Benešově, byla ve svých sídlech průkopníky elektrifikace a byly v nich vybudovány samostatné elektrické centrály. Později v době rozšíření elektrifikace zůstávaly jejich elektrárny záložními zdroji pro případ výpadku centrálně dodávané energie a v neposlední řadě i zdrojem elektrické energie pro své okolí.

Elektrický proud byl postupem času využitelný ve všech stádiích pivovarské výroby buď nahrazováním dosavadních pohonů, či konstruováním zcela nových zařízení uzpůsobených elektrickému pohonu. Elektromotory dodávaly proud pro pohon šrotovníků na slad, a zejména pak ve varně míchadlům vystřacích a scezovacích kádí a rmutovacích a mladinových pánví. Elektřina sloužila i k přečerpávání rmutů, mladiny či hotového piva.⁷⁶ Parostrojní čpavkové kompresory, chladicí od konce 19. století úseky spilký a sklepa byly nahrazovány kompaktními kompresory s instalovanými elektromotory. Elektrický pohon měla i zařízení pro výrobu ledu určeného např. k dochlazování spilečných kádí.⁷⁷

Širokého uplatnění se elektrickému proudu dostalo na úseku stáčení piva. Lahvarny, jejichž provoz zahrnoval vymývání a čištění lahví, jejich plnění mladým pivem, zátkování a etiketování, byly kompletně zařizovány na elektrický provoz. Elektřina byla uplatněna i na úseku práce s transportními sudy. Užívala se k mytí, čištění, plnění a zátkování sudů i ke zcela specifickým činnostem, jako bylo tzužování, zkoušení či vykulování sudů. Moderními stroji poháněných elektřinou byly poloautomatické odpožahovačky a požahovačky, které výrazným způsobem usnadnily velkou část dříve velmi nebezpečné a náročné práce. Elektřina byla nakonec v podstatě využita k práci prakticky všech strojů v provozu, vedle hlavních výrobních zařízení se jednalo o nejrůznější menší úseky výroby piva či doplňkové stroje usnadňující práci. Ať už se jednalo o chmelové cízy či monžiky na odstranění lístků chmele z mladiny či sušičky mláta pro jeho druhotné využití či pračky plachetek postupně stále více zaváděných filtrů.⁷⁸

Progresivní krok ve zřízení vlastní elektrické centrály zařadil benešovský pivovar ke skupině velmi moderních, často mnohem známějších a významnějších podniků. Ve druhé polovině 19. století již elektrický proud využíval kupříkladu Měšťanský pivovar v Plzni,⁷⁹ či schwarzenberské pivovary v Lounech, Protivíně

⁷⁵ M. Teich, *Bier*, s. 205.

⁷⁶ V. Bílek et al., *Technologie sladu*, s. 46, 52–55, 62 an.

⁷⁷ R. Unger, *A History of Brewing in Holland 900–1900: Economy, Technology and the State*, Leiden 2001, s. 355.

⁷⁸ V. Bílek et al., *Technologie sladu*, s. 259, 264 an.

⁷⁹ K. Rozinková, *České pivovarnictví a jeho kartelizace 1869–1918*, rigorózní práce, Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Praha 2012, s. 51.

a Třeboni.⁸⁰ Například Akcionářský pivovar na Smíchově se však elektrického proudu dočkal až v prvních letech 20. století.⁸¹ Úroveň svého zařízení pak samozřejmě přesáhl benešovský pivovar všechny pivovary v blízkém okolí. Zavádění elektřiny do pivovarů se stalo běžným až na počátku 20. století či po první světové válce.⁸²

Jak již bylo zmíněno, rozhodnutí vybavit pivovar samostatným elektrickým pohonem významným způsobem změnilo i život ve městě Benešov, přestože pivovar nebyl prvním podnikem, který ve městě využíval elektrického proudu. Již roku 1894 podobné zařízení (o výkonu 25 kW) instaloval ve své koželužně Alois Herschmann, později pak, roku 1908, malé dynamo o výkonu 5 kW měl ve svém podniku i lihovarník Josef Steindler. Elektrická centrála v pivovaru vybavená dvěma dynamy o celkovém výkonu 57 kW však byla pro výjimečná a zásadní i pro vývoj elektrifikace samotného města. Na rozdíl od výše zmíněných podniků totiž jejího provozu nebylo nakonec využito pouze pro pohon či osvětlení samotného pivovaru.⁸³

V roce 1903 rozhodlo ředitelství panství Konopiště o elektrickém osvětlení hotelu Na Knížecí na Velkém náměstí, který byl stejně jako pivovar jeho majetkem. Elektřina k němu byla kabelem přivedena právě z elektrárny v pivovaru. Pro velký úspěch bylo podobným způsobem později osvětleno i nádraží státní dráhy.⁸⁴

Osvětlení všech zmiňovaných podniků, zejména pak obou objektů užívaných i širší veřejností se setkalo s velkou spokojeností jak v řadách občanů, tak mezi městskými zastupiteli, a začalo se volat po kompletním elektrickém osvětlení města i po zavedení elektrického proudu do domácností. Poprvé o realizaci této myšlenky začalo město uvažovat již roku 1909, ale nakonec k ní – zejména z finančních důvodů – ještě nepřistoupilo.⁸⁵ Nakonec byl Benešov, bezesporu i díky zkušenostem s elektrickým osvětlením napájeným z arcivévodského pivovaru, elektrifikován ještě před první světovou válkou, kdy sem bylo roku 1914, po několika letech jednání, přivedeno dálkové vedení z elektrárny v Kamenném Přívoze. Elektřina tak začala sloužit k osvětlení města i potřebám místních podniků a domácností poměrně brzy, uvážíme-li velikost a význam Benešova.⁸⁶

⁸⁰ Tamtéž, s. 65.

⁸¹ M. Minařík, *Akcionářský pivovar na Smíchově 1869–1918*, bakalářská práce, Univerzita Karlova, Filozofická fakulta, Praha 2009, s. 35.

⁸² J. Mañas, *Potravinářství*, s. 937.

⁸³ *Benešovský kalendář* 1974, č. 12, s. 2. Jako zdroj je uvedena studie Jaroslava Hrdiny, zpracovaná pro připravovaný sborník o počátcích elektrizace Středočeského kraje.

⁸⁴ SOKa Benešov, f. AMB, kart. č. 138 – oznámení ředitelství panství Konopiště z 23. 7. 1903.

⁸⁵ Tamtéž, kart. č. 139, kolaudační protokol Odboru strojního a elektrotechnického zemského výboru

⁸⁶ Tamtéž, kart. č. 139, kolaudační protokol Odboru strojního a elektrotechnického zemského výboru království Českého, č. z. s. k. 128.501/1914.

Další osudy pivovaru

Léta, kdy se v Benešově rozhodovalo o zavedení elektrického proudu, byly také roky, kdy se arcivévodský pivovar pevně etabloval na trhu s pivem. Jeho moderně zařízený provoz již v prvním nekompletním výrobním roce vystavil přes 48 000 hl piva a v následujících letech výstav stoupal. Vrcholem byl výrobní rok 1908/1909 s 66 607 hl piva.⁸⁷ Výrobní kapacita pivovaru tak byla za 10 let provozu překonána i přesto, že se pivovar neustále potýkal s komplikovaným a nákladným chlazením spilek a sklepů prostřednictvím vyráběného či dováženého přírodního ledu.⁸⁸ Úspěšná léta pivovaru přerušila první světová válka, která přinesla nejen snížení výstavu, ale později mj. i zrekvírování měděných nádob ve varně a jejich nahrazení nádobami železnými. Pivovar byl v té době již v držení knížete Maxmiliána Hohenbergského, syna Františka Ferdinanda d'Este, od něhož provoz přešel na podzim roku 1918 do národní správy a následně byl zestátněn. Roky válečného strádání vystřídal poválečná léta ve státních rukou, spojená s širokou modernizací a přestavbou provozu, jehož výstav brzy překonal i arcivévodské období a na konci 20. let 20. století již moderní benešovský pivovar vystavoval až 90 000 hl piva.⁸⁹

Závěr

Vývoj pivovarnictví v druhé polovině 19. století v Benešově a na Konopišti je příkladem, který charakterizuje proměnu, kterou pivovarnictví v této době prodělalo. V životě obou pivovarů se odráží nezastupitelný význam vývoje techniky a vědy a jejich aplikování v pivovarnictví v kombinaci s pokroky v technologii jako pozadí vývoje hospodářského. Starý panský provoz, i v 80. letech 19. století kvůli nedostatku financí nemodernizovaný, pracoval na hraně svých možností a fungoval jen díky dřívějším odbytovým možnostem zaručeným monopolním postavením v oblasti. Je nesporné, že případný konkurent s dostatečným a stabilním kapitálem by jeho život zřejmě ukončil. Ambiciózní pivovar, který vznikl v 70. letech 19. století ve městě, ač moderně zařízen, takovým kapitálem nedisponoval a na jeho provozu se to naplno ukázalo.

Teprve až s příchodem nového majitele panství Konopiště přichází i nečekaná proměna benešovského pivovarnictví. Z objektivních důvodů nakonec vyrůstá nový a také jediný pivovar právě v Benešově, zřízený majitelem panství s potřebným kapitálem, přístupem k modernizování a s využitím dosavadních odbytišť. Benešovský

⁸⁷ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 15; dle jiných údajů rok 1911 s 62 687 hl piva viz J. Tywoniak, *Padesát let*, s. 17.

⁸⁸ K instalaci strojího chlazení, které dostatečným způsobem ochlazovalo prostory spilek a sklepů došlo až roku 1931. Viz J. Tywoniak, *Padesát let*, s. 19.

⁸⁹ P. Jákl, *Encyklopedie pivovarů*, s. 15.

pivovar se díky svým možnostem záhy stává nejvýznamnějším podnikem v oblasti, kterému další menší podniky nemohly, bez možnosti modernizování, konkurovat. Nejbližší podobně moderní provozy se nacházely až ve Velkých Popovicích a ve Vysokém Chlumci.

Pouze moderní podnik, jakým nový arcivévodský pivovar bezesporu byl, mohl obstát v těžkém konkurenčním boji stále více se koncentrujícího pivovarnictví na konci 19. století. Na vzniku pivovaru však, vedle jeho úspěchu a etablování na trhu, lze dobře popsat význam aplikace moderní techniky. Vybudovat v letech 1896–1897 nový pivovar s plánovaným ročním výstavem 60 000 hl piva bez strojního chlazení úseku chladného hospodářství byl očividný omyl, který výrazným způsobem prodražoval a komplikoval provoz pivovaru až do 30. let 20. století. Jinak se ale jednalo o skutečně moderní provoz ve své době uznávaný v pivovarských kruzích. Už jen využitím elektrického proudu se zařadil po bok těch nejmodernějších provozů své doby a díky němu přesáhl jeho význam i zdi pivovaru. Elektrická centrála v pivovaru byla zdrojem elektrického proudu pro osvětlení prvních veřejných budov ve městě a tento krok bezesporu vedl k brzkému zavedení elektrického proudu do Benešova již před první světovou válkou, čímž kvalita života v Benešově přesáhla úroveň života v obdobných zemědělských maloměstech.

Zřízení moderního pivovaru ve městě však mělo velký význam i pro život města v čistě zemědělském kraji. Pivovar se stal jedním z největších a nejvýznamnějších podniků v Benešově a svou pozici si udržel i v dalších letech. Progresivně vybudovaný podnik svou roli na trhu potvrdil i na počátku 20. století a jeho výstav, kromě let první světové války, neustále stoupal a pivovar se do budoucna zařadil mezi jeden z nejvýznamnějších provozů v budoucím Středočeském kraji. Za svou pozici vděčil modernímu přístupu majitele konopištského panství, který se nebál využít širokých soudobých možností objevů na poli techniky a vědy a tím na dlouhá desetiletí ovlivnit hospodářský vývoj pivovarnictví nejen v Benešově, ale i v jeho širokém okolí.

Technical and scientific progress as the basis for the development of the brewing industry in Benešov and Konopiště during the second half of the 19th century

The development of brewing in Benešov and Konopiště during the second half of the 19th century characterized the transformation which the industry underwent during this period, reflecting the importance of scientific and technological progress as a key basis of economic development. As late as the 1880s, the Konopiště brewery was functioning at the very limits of its possibilities, and it lacked the funds to undertake the necessary modernization; it remained in business only thanks to its existing network of sales outlets. A competitor with sufficient capital would undoubtedly have been able to drive the brewery out of business. The new brewery established in Benešov in the 1870s was ambitious but lacked sufficient capital, and this was reflected in its operations. An unexpected development in the local brewing industry came with the arrival of a new owner of the Konopiště estate, who established a new brewery in the town itself. The new owner had access to the necessary capital and took a positive attitude to modernization, and the new brewery developed while continuing to supply its existing sales outlets.

The establishment of the new brewery also demonstrates the importance of modern technology. It was undoubtedly a mistake to build a new brewery without a mechanical cooling system. However, apart from this, the brewery was a genuinely modern enterprise which won acclaim within the industry; one of its most progressive innovations was the use of electrical power. The power plant at the brewery also supplied electricity to illuminate public buildings, encouraging Benešov to become one of the first towns in Bohemia to introduce electricity. The establishment of a modern brewery was of great importance in the life of a town situated at the heart of an exclusively agricultural region. The brewery quickly became one of the most important companies in Benešov, and it retained this pre-eminent position in the following years.

Ther, Philipp: *Die neue Ordnung auf dem alten Kontinent. Eine Geschichte des neoliberalen Europa.* Suhrkamp Verlag, Berlin 2014, 432 s.

ISBN 978-3518424612

V rámci současné tendence historiografie zaměřování se i na postkomunistické období se objevila kniha významného rakouského historika soudobých dějin Philippa Thera *Die neue Ordnung auf dem alten Kontinent. Eine Geschichte des neoliberalen Europa*. Jedná se spíše o esejisticky pojatou práci, která kombinuje komentáře vycházející z osobní znalosti regionu a interpretace statistických dat s reflexí sociálněvědních publikací na dané téma. Je členěna do deseti kapitol. Po úvodu následuje kapitola o krizi socialismu a nástupu liberalismu na Západě, třetí kapitola se zabývá revolucemi roku 1989, čtvrtá středoevropským neoliberalizmem počátku 90. let, pátá druhou vlnou neoliberalizmu počátkem nového tisíciletí, zejména v Pobaltí a na Slovensku. Šestá kapitola srovnává středoevropské metropole – Vídeň, Berlín, Prahu, Budapešť a Varšavu. Sedmá se zabývá dopady hospodářské krize v regionu, osmá srovnává aktuální krizi v jižní Evropě se situací v postkomunistických zemích. Devátá kapitola se zabývá integrací bývalé NDR do SRN a srovnává NDR s ostatními postkomunistickými zeměmi. Desátá kapitola, tvořící jakýsi závěr bilancuje postkomunistickou transformaci a zabývá se aktuálním konfliktem na Ukrajině.

Kapitoly 1–5 představují velmi solidně zpracovaný úvod do problematiky postkomunistické Evropy, byť mnohé, co se v nich píše, příliš nové pro obeznámenějšího čtenáře není. Autor se zde zaměřuje především na problémy ekonomiky a politiky, které velmi vhodně kombinuje s pohledy na každodennost lidí, kde si občas vypomáhá svými vlastními zážitky z regionu. Velmi zajímavé je srovnávání Marshallova plánu, rozvojových programů 90. let (Phare) a subvencí z EU, z čehož plyne, že prostředky z EU rozsah Marshallova plánu překročily, zatímco programy rozvoje z 90. let nikoli (s. 157–159). Nabízí se otázka, v kolika případech jsou prostředky z EU investovány do účelných projektů a v kolika případech bývají rozkradeny, což se v době Marshallova plánu nedělo.

V kapitole pojednávající o metropolích se nejvíce ukazují limity esejistického stylu knihy: občasné srovnání statistických dat není systematické a na několika místech se autor mylí. Například pokud píše o příslovečně šedi a stagnaci socialistických metropolí, opomíjí ve vztahu k Praze např. rekonstrukci tzv. královské cesty koncem 80. let, případně relativně barevnou Budapešť. Pokud píše o dynamickém rozvoji metropolí let devadesátých, opomíjí trendy s tímto rozvojem se rozcházející, např. stavba stanic metra v Praze se zpomalila na polovinu tempa z 80. let, také se velmi snížila výstavba nových bytů. Autorovi také vypadly z obrázků metropolí 90. let dva typicky transformační fenomény: pouliční prostituce a přítomnost drog. Je překvapivé, že v případě postkomunistických metropolí nepíše vůbec o rozkrádání veřejných peněz v podobě předražených a nesmyslných projektů, které se stalo v novém tisíciletí pravidlem. Pražská Opencard nebo Blanka mají samozřejmě své protějšky v Budapešti i ve Varšavě. Při srovnání metropolí také autor bohužel opomíjí některé mezinárodní statistiky, které by toho hodně sdělily, např. green city index (2009: Berlín 79, Varšava 59, Budapešť 57, Praha 49). Když srovnává plochy bytu ve všech městech, opět nečiní systematicky a uvádí jen data z Berlína a Varšavy, ačkoli je snadné na internetu najít i data z Prahy a z Budapešti. V případě podílu cizinců jej nedostačejná systematická srovnání vede i k omylu, neboť proti sobě staví Berlín a Vídeň plnou cizinců a postkomunistické metropole, kde cizinci absentují (s. 219). Podle statistik je ale Praha dnes prakticky na stejné úrovni jako Berlín (2009: Berlín 14 % cizinců, Praha 12 %).

Velmi zajímavá je kapitola pojednávající o jižní Evropě, resp. o Itálii, kde autor několik let profesionálně působil. Opět tak činí spíše esejisticky, takž čtenář se ne zcela dozví odpověď na složitou otázku, zda je současná krize v jižní Evropě srovnatelná s krizí let devadesátých v postkomunistických zemích. Přesto je pozoruhodná informace, že Italové do 35 let mají průměrný hrubý příjem ve výši 540 euro, což je staví patrně níže než mladé Čechy (s. 272). Celkově se zdá, že na jedné straně není propad jižní Evropy tak hluboký, jako byl propad postkomunistické Evropy v 90. letech. V takových ukazatelích, jako je průměrná mzda, je jižní Evropa i po několika letech krize ve stále lepší situaci než Evropa postkomunistická, zatímco v jiných číslech je horší, zejména v nezaměstnanosti. To je ale způsobeno i tím, že obyvatelé těchto zemí jsou jen velmi málo ochotni odcházet do zahraničí, zatímco postkomunistické země, především ty chudší, zažily odchod milionů svých obyvatel. To také naznačuje, která krize měla horší dopady. Méně nového říká předposlední kapitola o integraci bývalého východního Německa od SRN. Ve srovnání s příklady postkomunistických zemí především udeří do očí, že každá reforma pokládaná v Německu za „brutálně neoliberalní“, by ve zbytku postkomunistické Evropy byla vnímána jako téměř socialistická. Kolik obyvatel postkomunistických zemí by s chutí akceptovalo život v systému Harz 4!

Bohužel nejslabší je část poslední kapitoly věnované soudobému konfliktu na Ukrajině. V tomto případě se autor neubrání normativní perspektivě stranící západní Evropě a prozápadně orientované části Ukrajiny proti Rusku a ukrajinskému východu. Zejména ve vztahu k osobě ruského prezidenta je patrná hluboká antipatie autora. Problematická je formulace, že „nad velkou částí země vládla Moskva v různých částech 125, resp. 146 let, ale žádná staletí“ (s. 333). Kyjev byl přeci připojen k Rusku v roce 1667 a zůstal s ním jedné zemi do roku 1991, což opravdu znamená 324 let. Nebo informace že „s protiprávní anexí Krymu existuje v Evropě poprvé od války v Jugoslávii území, které je možné představit v atlasech jen jako sporné“ (s. 340). Zde autor zapomněl na Kosovo. Autor také zaměňuje příčiny a následky, když činí za současnou krizi odpovědné výlučně Rusko a jeho anexi Krymu. Nezmiňuje, že to byli samotní vůdci a aktivisté ukrajinské revoluce, kteří přispěli k eskalaci napětí. Čtenář se zde nedoče nic o zrušení zákona chránícího menšinové jazyky, prosazeného revolucionáři jako jedno z jejich prvních opatření, nedoče se o zabíjení v Oděse v květnu 2014 ani o teroristických útocích na politické strany asociované s bývalým režimem (Strana regionů Ukrajiny, Komunistická strana Ukrajiny). Autor také opomíjí, že k delegitimaci politické moci na Ukrajině nepřispělo jen srovnávání se Západem, ale její východ si byl vědom i hospodářských úspěchů putinovského Ruska. Autor píše: „Pokud by se Ukrajina vyvíjela k hospodářsky úspěšnému státu, možná by to mohlo jednoho dne začít vyzářovat i do Ruska.“ (s. 343). Problémem je, že podle srovnání vývoje HDP se Rusko vyvíjelo od počátku nového tisíciletí stejně úspěšně jako Polsko, v letech 2000–2008 dokonce ještě úspěšněji. Pokud hovoří o ruské neoimperální politice (s. 90), neklade si bohužel otázku, zda nemá oprávnění toto adjektivum i ve vztahu k USA nebo EU. Pokud kritizuje představu Ruska o „ruském světě“, vedoucí jej k agresím vůči nepřítelům, neklade si otázku, nakolik má své imperiální zájmy na Ukrajině i EU nebo Polsko.

Podobně jako je autor až příliš kritický k Rusku, je naopak nekritický vůči Polsku. Ve vztahu k němu používá dokonce pro postkomunistická desetiletí obrat „polský hospodářský zázrak“ (s. 344). O polském zázraku se prý dá hovořit „bez přehánění“ a „dá se srovnávat se svým německým protějškem 60. a 70. let“ (s. 137). Na rozdíl od autora se nedomnívám, že by se vývoj Polska příliš dramaticky lišil od vývoje ostatních postkomunistických zemí a naopak srovnání vývoje HDP ukazuje, že německý růst 50. a 60. let přeci jenom asi o polovinu přesahoval růst Polska. Autor také není přesvědčivý při popisu vývoje Berlína a Varšavy, kde je první spojován se slovem krize („Berlín zažíval deset let trvající stagnaci a recesi“, s. 224), zatímco druhý se slovem úspěch. Příslušné podkapitoly jsou nazvány „Chudý Berlín“ a „Boomtown Varšava“. I když se Varšava bezesporu dynamicky vyvíjela, také Berlín učinil jako nové město SRN i přes neuspokojivý stav obecních financí velké kroky dopředu a kdo

strávil nějakou dobu v Berlíně a Varšavě, musí mu být jasné, ve kterém městě se žije nesrovnatelně lépe. V Berlíně je daleko vyšší úroveň veřejné dopravy, lepší ekologická situace, chybí zde agresivní reklama a nedochází ke stálému odklánění veřejných peněz. Nebo se podívejme na veřejné stavby vytvořené špičkovými moderními architekty v Berlíně (např. Židovské muzeum, Spolkové kancléřství, dostavba budovy Spolkového sněmu, Německé historické muzeum). Nová architektura v ostatních postkomunistických metropolích je většinou komerčního charakteru a nepříliš zajímavá. Za zmínku stojí informace nezáměrně velmi dobře ilustrující, kde se jak žije: zatímco v Berlíně vyvolal plán postavit „*geted community*“ veřejné pozdvižení a musel být stažen, ve Varšavě je tento druh bydlení velmi oblíben a nikdo proti němu neprotestuje. Některé skutečnosti platící o Polsku, které zná nejlépe, autor nepřesně zobecňuje na celý postkomunistický region: např. píše o kontrastu zbožím naplněných obchodů počátkem 90. let s málo zákazníky, neboť si „*téměř nikdo nemohl dovolit nabízené zboží kupovat*“ (s. 179). V českém případě to není příliš pravda. Vzhledem k tomu, že tehdy došlo ke skokovému zlevnění elektroniky nebo západní módy a zároveň byli lidé tlačeni inflací vydat své úspory, znamenal aspoň v těchto případech počátek 90. let nárůst konzumu, ačkoli v tu samou dobu např. ve spotřebních koších mnoha rodin zmizely takové položky jako zimní rekreace v podnikových chatách na horách nebo letní tábory pro děti. Ty ale byly rychle nahrazeny levnou autobusovou turistikou po památkách západní Evropy. Podobným případem zkrslující generalizace polské skutečnosti na celý region je tvrzení, že „*v některých zemích se objevila kriminalizace potratů*“ (s. 323). Ve skutečnosti tomu bylo jenom v Polsku. Je škoda, že autor nevěnoval více prostoru příčinám polské zaostalosti počátku 90. let. Pouze píše: „*Nedostatečná modernizace (pokud ji takto nazýváme a chápeme podle marxistických měřítek sociálních dějin) byla jedním z důvodů, proč Polsko zůstalo výrazně chudší než NDR nebo ČSSR.*“ (s. 132). Nezdá se, že by polská zaostalost byla zděděna z předválečného období, kdy bylo Polsko na podobné úrovni jako Maďarsko, nebo že by byla způsobena zničením země za války. Spíše se zdá, že zdejší komunistické vlády měly kvůli trvalému konfliktu s většinou společnosti příliš svázané ruce na to, aby mohly provádět politiku modernizace, která nutně vyžaduje ochotu obyvatel přinášet oběti.

Některé údaje o české politice a společnosti jsou mylné, např. volání „*Havel na Hrad*“ (s. 316) se objevuje až v pozdější fázi sametové revoluce, na počátku se spíše volalo „*Dubček na Hrad*“. Nevím, jestli si autor neplete Miroslava Štěpána a Milana Václavíka, když hovoří o tom, že první v listopadu 1989 „*požadoval v politbyru nasazení ozbrojených jednotek*“ (s. 82). Chybně je psáno jméno Petra Pitharta (s. 317). Nepřesné je autorovo tvrzení, že „*Havel se od roku 1991 dostával do stále silnějšího konfliktu s Klausem [...]*“ (s. 317), tento konflikt mezi nimi eskaloval až během roku 1997 a jak nedávno ukázal Daniel Kaiser ve druhém dílu Havlova životopisu, panova-

lo mezi nimi do poloviny 90. let pragmatické spojenectví. Nedá se říci, že by se dalo Česko zařadit společně s Polskem, Slovenskem a Pobaltím do skupiny zemí, kde se od roku 2004, resp. 2007 postkomunistické demokracie „konsolidovaly“ a že zdejší „politické strany jsou organizačně i programově stabilnější“ (s. 171). Přeci v Česku napak skončilo v roce 2010 období politické stabilizace trvajícím od roku 1996 a nastoupilo období rozkladu systému těchto stran. Naopak v Maďarsku znamenal nástup Orbána v roce 2010 stabilizaci politického systému a je překvapivé, že jej autor do této skupiny nezařazuje.

I na několika dalších místech se autor mýlí, zejména když píše o jihovýchodní Evropě: rumunská revoluce také nezačala v Kluži, ale v Temešváru (s. 75). Bulharsko také není etnicky homogennější zemí než Rumunsko (s. 61). Nepřesné je také tvrzení, že „bývalá Jugoslávie se ponořila do násilí, neboť srbské stranické a státní vedení pod Slobodanem Miloševićem a představitel srbských menšin v Chorvatsku a Bosně chtěli vytvořit etnicky definované Velkosrbsko a nechtěli akceptovat hranice odpadlých republik.“ (s. 60). Na propuknutí násilí měla přeci vinu i další jugoslávská etnika, zejména Chorvati. Není také jisté, že se Sovětský svaz rozpadl pokojnou cestou a jeho republiky zůstaly většinou soudržné právě z důvodu děsivého příkladu Jugoslávie (s. 60). Sovětský svaz se přeci rozpadl už v době, kdy konflikt v Jugoslávii teprve propukal. Autor příliš nevysvětlil tvrzení, že zavedení neoliberálních reforem v Pobaltí souviselo s tím, že zdejší vlády „nechtěly žít sociálně deklasované Rusy“ (s. 172). Aby byl tento argument přesvědčivý, musel by autor přinést údaje, že mezi nezaměstnanými nebo na spodních patrech pobaltských společností převažuje tato menšina.

Ther je spíše rozpolcený k budoucímu vývoji Evropy. Autorův postoj k neoliberalismu je poměrně kritický, ačkoli mu zřetelně není proti myslí představa flexibilní pracovní síly. Na jedné straně nevidí východiska pro upadající Evropu jižní, na straně druhé je optimistický ve vztahu ke středoevropským postkomunistickým zemím, zejména Polsku, Česku a Pobaltí a je také mírně optimistický ve vztahu k budoucnosti sociálního státu, když uvádí např. zavedení všeobecného zdravotnictví v USA za vlády Baracka Obamy nebo zestátnění privátních penzijních fondů v Polsku či posun německé CDU do politického středu. I když hovoří opakovaně o konvergenci mezi Polskem a Evropou, je překvapivé, že se nijak nepozastavuje nad skutečností, že Polsko se od západní Evropy odlišuje v tom, že jeho politická scéna není od počátku nového tisíciletí rozdělena na pravici a levicu, ale na populistickou nacionální pravici a proevropskou neoliberální pravici. Nejvýraznějším kladem knihy je její svižný jazyk. Práce představuje v tomto směru velmi milý čtenářský zážitek. Jejím nedostatkem je určitá povrchnost soudů, normativní perspektiva ve vztahu autora k Rusku a příliš polský pohled.

Stanislav Holubec

Historik na provincii v novověku. Seminář k 200. výročí úmrtí Leopolda Johanna Scherschnika (1747–2014).

21. 1. 2014, Cieszyn

V roce 2014 uplynulo 200 let od smrti Leopolda Johanna Scherschnika. Právě osudy tohoto významného historika byly leitmotivem druhého setkání, realizovaného v rámci projektu o vzdělancích v provincii. Seminář, který se uskutečnil 21. ledna 2014 v prostorách těšínské knihovny (Książnica Cieszyńska) a který zaštitila historická pracoviště Ostravské univerzity a Akademie im. Jana Długosza v Čenstochové, se věnoval historikovi v novověké provincii. Hlavní náplní semináře byla především diskuze nad faktory, které ovlivňovaly vědecké aktivity na periferii novověkých státních útvarů. Leopoldu Johannu Scherschnikovi se věnoval úvodní referát Janusze Spyrę (ADJ). Sledovány byly nejen životní osudy vzdělaného exjezuity a jeho cesta z Cieszyna do Prahy a zpět, ale především způsob, jakými si na této pouti vzdělanec vytvářel kontakty a do jaké míry takto vytvářené vztahy překonávaly prostorová omezení daná činností na periferii v 18. a 19. století.

Osudy Scherschnikových vrstevníků, mimo jiné i Faustina Ense, přednesl Milan Myška (OU), který analyzoval především vědecké aktivity těchto historiků, možnosti jejich vědecké práce i limity, které vyplývaly z jejich postavení „periferních“ historiků.

Význam historie jako jednoho z nástrojů kariéerního postupu podkryl ve svém vystoupení Marek Cetwiński (AJD). Analyzoval kariéru známého historika-podvodníka Abrahama Hosemanna a jeho falzifikační činnost při tvorbě kronik. Poukázal na význam regionu a jeho sebe prezentace/prestiže na stránkách historických dokumentů a na roli objednavatelů – úřadů slezských měst – v těchto aktivitách.

Zajímavou dimenzi k problematice vzdělance na periferii obsahoval referát Marcina Wodzińskiego (UW Wrocław) o tzv. maskilech, tedy zastáncích židovské reformy (haskaly). Na jejich příkladu poukázal na dilemata židovských intelektuálů, kteří se na jedné straně pokoušeli modernizovat svou víru, na druhou stranu se ocitali tvářít v tvář nepochopení nejen nežidovského, ale dokonce i židovského okolí. Další osob-

nosti regionální historie byly představeny v dalších referátech. Tomáš Krejčík (OU) zasadil genealogické a heraldické bádání Leopolda Johanna Scherschnika do širšího dobového kontextu. David Pindur (Muzeum Těšínska) se věnoval duchovním. Ve svém příspěvku se zaměřil především na komplikace, které s sebou přinášela loajalita vůči církvi, víra a přesvědčení o nestrannosti historika. U historiků-duchovních byla situace složitější především kvůli osobním vazbám, jak ukázal referující na životních osudech duchovního Karla Josefa Schippa. I Radim Jež (Muzeum Těšínska) se dotkl těchto komplikací v širších souvislostech profesionalizace historiografie a formování regionální historie při výzkumu publikačních aktivit ředitele těšínského celního úřadu Matthiase Kasperlika a částečně i brněnského právníka a historika Christiana D'Elverta. Právě popularizace výsledků výzkumů, uveřejňovaných v časopisecké i knižní podobě byla jedním z motivů referátu Michaely Závodné a Aleše Zářického (oba OU). Rozbor topografií jako populární formy novověkého písemnictví byl základem jednak k výzkumu problematiky regionu na stránkách těchto publikací, současně ale umožnil také studium profesních kariér jednotlivých topografů a jejich vazeb na prostor periferií/provincií.

Nacionální rozměr minulosti a rozpor plynoucí z oficiálního výkladu a konkurenčních historických tradic představil ve svém referátu Lumír Dokoupil (OU). Prostřednictvím životních peripetií neúnavného redaktora Václava Hauera, jednoho z nejvýznamnějších představitelů české menšiny na Opavsku, sledoval národnostní třenice při tvorbě popularizačních i odborných lokálních periodik i jeho vztahy s představiteli místní společenské elity. Program semináře zakončil příspěvek Marzeny Bogus (AJD) věnovaný způsobům výuky historie na provinčních školách a roli učitele v tomto procesu.

Seminář poukázal především na variabilitu přístupů k problematice vzdělance v provincii, již lze sledovat nejen optikou profesní kariéry, ale také prostřednictvím národnostních, morálních i náboženských motivů. Právě tyto prvky i s přihlédnutím k periférii v širším slova smyslu mají být náplní dalších setkání, věnovaných vzdělanci v provincii jako nezbytné součásti výzkumu společnosti.

Michaela Závodná