

Univerzita Karlova

Filozofická fakulta

Ústav východoevropských studií

Bakalářská práce

Vojtěch Novotný

**Vybrané změny v oblasti hospodářství na Podkarpatské Rusi
v období první republiky
(doprava a turismus)**

Selected Reforms in the Area of Economy in the Carpathian Ruthenia
at the Time of the First Republic
(Transport and Tourism)

Poděkování

Velice rád bych touto cestou poděkoval Mgr. Tereze Chlaňové, Ph.D. za cenné rady, připomínky a konzultace při psaní mé bakalářské práce.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 5.5.2018

.....

Vojtěch Novotný

Abstrakt

K nově vzniklému Československu bylo v roce 1919 připojeno i území později známé jako Podkarpatská Rus, které patřilo mezi nejzaostalejší oblasti v celé Evropě. Práce se pokusí zmapovat vybrané zásadní změny a zásahy československého státu v oblasti hospodářské, zaměřené na změny v dopravě a turismu. Zpočátku bude popsán výchozí stav v době připojení k Československu a následně budou popsány, analyzovány a zhodnoceny změny, které se v období první republiky v uvedených oblastech odehrály.

Klíčová slova: První republika, Podkarpatská Rus, reformy, státní správa, hospodářství, československé četnictvo, československá armáda, bankovníctví

Abstract

The territory which was later known as Carpathian Ruthenia and which was one of the most underdeveloped areas in the whole Europe was added to the newly-emerged Czechoslovakia in 1919. This work aims to map selected major changes and interventions of Czechoslovakia in the economic area focused on the changes in transportation and tourism. The initial situation at the time of the annexation to Czechoslovakia will be described in the beginning, followed by the description, analysis and evaluation of changes which took place in the era of the First Republic in the previously mentioned areas.

Key words: The First Republic, The Carpathian Ruthenia, reforms, state administration, economy, Czechoslovak gendarmierie, The Czechoslovak army, banking

Obsah

| | |
|---|----|
| Úvod | 6 |
| 1. Doprava | 9 |
| 1.1 Železniční doprava | 9 |
| 1.1.1 Hlavní železniční tahy v Uhrách | 10 |
| 1.1.2 Postátnění železnic | 11 |
| 1.1.3 Trati regionálního významu | 12 |
| 1.1.4 Úzkokolejné tratě | 12 |
| 1.1.5 Situace po připojení k Československu | 13 |
| 1.1.5.1 Významné železnice v éře Československa | 15 |
| 1.1.5.2 Železnice druhých tříd | 18 |
| 1.1.5.3 Rychlík napříč republikou | 19 |
| 1.1.5.4 Cena jízdného | 20 |
| 1.1.5.5 Snaha ČSD o zpříjemnění cesty | 20 |
| 1.1.5.6 Zájezdy ČSD | 21 |
| 1.1.5.7 Nerealizované železniční projekty | 21 |
| 1.1.5.8 Osud úzkorozchodných drah | 22 |
| 1.2 Silniční doprava | 23 |
| 1.2.1 Státní silnice | 23 |
| 1.2.1.1 Státní silnice za první republiky | 23 |
| 1.2.2 Autobusová doprava | 25 |
| 1.2.3 Silnice pro turisty | 25 |
| 1.3 Letecká doprava | 27 |
| 1.3.1 Pravidelné linky | 27 |
| 1.3.2 Cena letenek | 28 |
| 1.3.3 Letadla na lince | 29 |
| 2. Turismus | 30 |
| 2.2 Turismus celoročně | 35 |
| 2.3 Léčivé prameny | 36 |
| 2.4 Dopad turismu | 37 |
| Závěr | 39 |
| Seznam použitých pramenů a literatury | 42 |

Úvod

I když Podkarpatská Rus přestala být po konci druhé světové války součástí Československa¹, přesto je Podkarpatsko v české společnosti stále živým tématem, které je nedílnou součástí první republiky. K tomuto období se od sametové revoluce mnozí vrací jako ke svému ideálu. Navíc od události připojení Podkarpatské Rusi k Československu brzy uplyne výročí 100 let, což také upoutává pozornost historiků a vznikají publikace, které se věnují výročí této události. Příkladem může být mezinárodní konference pořádaná Národním archivem na téma Čtvrtstoletí spolu: Československo a Podkarpatská Rus², publikace Antonína Hrbka *Podkarpatská Rus: stoleté výročí vzniku* nebo výstava Československo a Podkarpatská Rus v prostorách Národního archivu, doplněná o historické filmové záběry³.

První republika vyvolává spíše asociace spojené s ideály a nostalgií po starých časech, Československo patřilo během první republiky mezi nejvyspělejší země světa, zároveň zde však existovaly i regiony hluboce pod celorepublikovým průměrem, přičemž nejhůře na tom bylo právě Podkarpatsko, které do doby připojení k Československu patřilo k nejzaostalejším regionům v celé Evropě. S tím bylo potřeba se vypořádat.

Československá republika se po připojení Podkarpatské Rusi potýkala s nelehkým úkolem: co možná nejlépe začlenit nově připojené území Podkarpatské Rusi ke zbytku republiky a srovnat co nejrychleji jak sociální, tak ekonomické rozdíly.

Oblast Podkarpatské Rusi byla velmi zaostalá po všech stránkách a její stav bezprostředně po připojení byl naprosto tristní. Pro představu: doposud zde platily ještě 2 povinnosti z období feudalismu, rokovina a kobyčina. Obyvatelstvo bylo z 50 % procent negramotné a pouze z 54 % v produktivním věku. Průmysl zde byl velice málo rozvinutý a většina obyvatel pracovala v lesnictví nebo v ne příliš efektivním zemědělství. Tím byla zapříčiněna velice nízká koupěschopnost obyvatelstva. Země byla také velice poškozena první světovou válkou. (14, s. 100)

Takto propastné rozdíly mezi Podkarpatskou Rusí a zbytkem země si žádaly jak strategický, tak i finanční plán. Došlo k řadě reforem napříč všemi oblastmi lidského života.

¹ 29.6. 1945 bylo území Podkarpatské Rusi připojeno k Sovětskému svazu.

² Pořádaná 28. a 29.3. 2018 v prostorách hlavní budovy Národního archivu.

³ Výstava je přístupná od 26.4. do 23.5. 2018 ve foyer Národního archivu.

Nejzásadnější reformy proběhly hlavně v oblasti lesnictví, zemědělství i průmyslu, dále v dopravě, školství, zdravotnictví nebo turistice. Takto rozsáhlé reformy vyžadovaly značné finanční prostředky. Celkové investice šestinásobně převyšovaly výnosy z daní z této oblasti. (14, s. 102)

Témata reforem na Podkarpatské Rusi již byla předmětem mnoha prací a studií, avšak při mém bádání jsem nenarazil na publikaci, která by nabízela komplexní a důkladný přehled reforem i se zhodnocením. Proto se své bakalářské práci pokusím o podrobný náhled do reforem v oblasti hospodářství, především se zaměřím na dopravu a turismus. Provedu celistvou syntézu a shrnutí současných studií a publikací, přičemž jako základní prameny využiji zejména publikace J. Rychlíka a M. Rychlíkové: *Podkarpatská Rus v dějinách Československa 1918-1946*, A. Hrbka: *Podkarpatská Rus: stoleté výročí vzniku* nebo K. Beneše: *Železnice na Podkarpatské Rusi*. Hlavní zdroje doplním o řadu informací z autentických dobových materiálů (knižnice KČST, sborník dobových esejí nebo reklamní dobové materiály). Jako doplňkový zdroj využiji i materiály z archivu parlamentu České republiky, konkrétně se jedná o zdroje s informacemi z oblasti budování infrastruktury v sekci Národní shromáždění československé z let 1918-1920.

Cílem práce je zmapovat provedení a efektivitu reforem v oblasti dopravy a turismu, včetně zhodnocení jejich užitečnosti a přínosu pro Podkarpatskou Rus. Pro uvedení do situace se vždy budu opírat o výchozí situaci, která má kořeny ještě v dobách Rakousko-Uherska. Následně bude popsána motivace ke změně za éry Československa, budou zmapovány plány a vize, nakonec jejich realizace.

V kapitole zaměřené na dopravu (kapitola Doprava) se budu zabývat především železničními spoji. Zde popíši stavbu uherských železnic, geologické a politické podmínky pro jejich realizaci, včetně vlastnických poměrů. Poté zhodnotím akutní problémy, dlouhodobé plány i nerealizované projekty v období první republiky. Dále se budu věnovat činnosti Československých státních drah, různým typům tratí a jejich využitím. V silniční dopravě se zaměřím na budování nové silniční sítě a rekonstrukce té stávající, a to hlavně na úrovni státních silnic. Zpracovat problematiku silnic a cest nižších tříd je velice obtížné, neboť chybí literatura, z níž by bylo možné vycházet. Rovněž se jedná o infrastrukturu čistě lokálního významu, bez širšího dopadu a souvislostí s celostátními plány. U silnic se dále zaměřím na jejich využití zejména pro autobusovou dopravu nebo pro automobilový turismus.

Nakonec zmíním i proces zavedení dopravního letectví, hlavně v podobně vnitrostátních spojů, i s popisem využívaných letounů.

V kapitole Turismus v úvodu stručně shrnu stav a vývoj turismu v okolních oblastech s ohledem na celkový stav turismu v Evropě té doby. Popíši první náznaky turismu na Zakarpatí ještě před první světovou válkou a následně se zaměřím na rozmach turismu v meziválečném období. Zhodnotím přírodní podmínky regionu v návaznosti na činnost organizací a spolků, zejména Klubu československých turistů. Dále popíši interakce Čechů a tamních obyvatel včetně odrazu v literatuře. Zmíním zde i promarněné možnosti, zejména v oblasti zaostalého lázeňství. V závěru se budu věnovat zhodnocení poskytovaných služeb a jejich dopadům.

V práci uvádím velké množství místních názvů a označení, zejména měst. Zvolil jsem prvorepublikové varianty názvů. Pokud je nutné zmínit jejich předchozí maďarský název z doby uherské nadvlády nebo místní variantu, uvedu tak dle potřeby do závorek nebo poznámek. Samotný název Podkarpatská Rus, jako jasně definované území, se používal pouze v období prvorepublikového Československa. Pro období před vznikem Československa budu tento region označovat jako Zakarpatí.

1. Doprava

Po připojení Podkarpatské Rusi k Československu se vláda snažila o co možná nejrychlejší propojení se zbytkem republiky. Zprvu byly důvody hlavně vojenské, později i hospodářské. (2, s. 174) Stávající dopravní spoje mezi Slovenskem a Zakarpatím z dob Rakousko-Uherska byly velmi slabé a nedostačující. Navíc byly velmi poškozeny během první světové války. Nejzachovalejší stav vykazovaly železnice. Proto se zprvu upřela pozornost hlavně na ně. Posílením se záhy stala silniční doprava a nakonec i letectví. (14, s. 136-141)

1.1 Železniční doprava

Ve srovnání s ostatními vyspělými evropskými státy patřilo Rakousko-Uhersko mezi nejpomalejší v železniční výstavbě, která postupovala během 19. století velmi pomalu. První velký zlom nastal v roce 1866, kdy Rakousko utrpělo porážku ve válce s Pruskem. Prohra vedla k velkému mocenskému propadu v zahraniční politice země a ve vnitrozemí významně podpořila národnostní i sociální tendence, které vedly v témže roce k tzv. rakousko-uherskému vyrovnání, kdy Maďaři získali na celém území Uher autonomii.

Prohraná válka nejvíce odhalila nedostatky v dopravě, obzvláště pak v nedostačující železniční síti. Vídeň díky vyrovnání již v Uhrách nijak výstavbu nelimitovala, ba naopak ji začala podporovat.

Klíčovým ve stavbě železnic se stalo vojenské hledisko. Stavělo se hlavně ve směrech, odkud se očekávalo riziko vojenského ohrožení nebo kudy monarchie chystala vlastní expanzivní tažení.

Železnice byly budovány hlavně mezi Čechami, Moravou a Pruskem, dále také ve směru na Balkán, který nebyl příliš politicky stabilní, a na Jadran. Nakonec byla postavena i železnice směřující k hranici s Ruskem, která vedla přes oblast části dnešního Slovenska a oblast Zakarpatí až do Haliče a Bukoviny.

Při stavbě železnice přes území Podkarpatské Rusi byl největším problémem svérázný terén, se kterým se museli stavitelé vypořádat. Většina území je totiž hornatá a jedinou možností, kudy lze vést trať, bylo přes průsmyky, zejména podél řeky Tisy a již existujících cest. Jiná možnost byla technicky nereálná nebo velmi finančně nákladná. (7, s. 10)

1.1.1 Hlavní železniční tahy v Uhrách

V roce 1872 byla tak na Podkarpatské Rusi uvedena do provozu první železniční trať pod názvem Uherská severovýchodní dráha známá spíše pod zkratkou MÉKV. Za účelem financování tohoto velmi nákladného projektu byla založena stejnojmenná akciová společnost, která podepsala roku 1868 smlouvu s podnikatelem dr. Strousbergem o vybudování této trati. Protože tehdejší tuzemský trh nenabízel dostatek kolejového materiálu, bylo nutné dovážet jej až z Belgie. Špatné finanční vedení a spekulace dovedly celou společnost téměř k bankrotu. Zachránilo ji až převzetí pohledávky vídeňskou bankou Union. Stavba byla rozdělena v celkové délce necelých 581 km (včetně odboček) na 15 stavebních úseků, které byly vybudovány během necelých dvou a půl roku.

Na území Podkarpatské Rusi tvořila MÉKV jakousi železniční páteř v délce cca 209 km, na kterou byly později napojovány i další dráhy. První úsek trati, který byl napojen na trať z Budapešti, vedl z Debrecína přes Szatmár Németi (dnes Satu Mare v Rumunsku), Královo nad Tisou (Korolevo), Chust až opět obloukem zpět za hranice budoucího Československa do Marmarošské Sihotě. O něco později byla vybudována západní větev železnice, která měla zajistit spojení s územím horních Uher, tedy přes část budoucího Slovenska. Dráha vedla z Koroleva přes Berehovo, Baťovo a Čop do Slovenského Nového Města (Sátoraljaújhely). Vybudováním železnice vzniklo dobré spojení mezi oblastí a průmyslovými centry v Uherské nížině, popřípadě i většími městy tehdejších uherských žup. (7, s. 13) MÉKV vybuďovala i tři odbočky. Z města Čop jižním směrem do Nyíregyházy a severním směrem do Užhorodu. Dále z Baťova do Mukačeva. (4, s. 124)

Dalším investorem do místních tratí byly Marmarošské solné železnice (MSV). Ty se zasloužily o výstavbu hlavně úzkorozchodných tratí, které byly určeny k přepravě soli, jejíž doly se nacházely na obou březích řeky Tisy. Významnější však byla společností vybudovaná normálněrozchodná trať, která byla uvedena do provozu roku 1891. Vedla z Marmarošské Sihotě do Malého Bočkova (Kis Bocskó) přes Velký Bočkov (Nagy Bocskó), tedy dnešní Bocicoiul Mare v Rumunsku.

Na trať Marmarošských solných železnic navázaly výstavbu až roku 1892 Uherské královské státní dráhy (MÁV), které pokračovaly ve výstavbě směrem na severovýchod. Dráha vedla z Velkého Bočkova do Jasině. Dále pokračovala přes zemskou hranici až do Kolomyje a Černovic na Bukovině. Železnice jako celek v délce cca 76,5 km (k hranicím) byla uvedena do provozu roku 1895, přičemž úsek do Jasině byl hotov o 8 měsíců dříve.

Kromě toho, že MÁV dostavěly železnici až do severovýchodního cípu Uher, vybudovaly ještě 2 následující železnice. O několik let dříve, roku 1886, byl zahájen provoz na trati z Mukačeva do Svalavy. Další úsek trati, zprovozněný roku 1887, následně pokračoval až přes Volovec a státní hranici do Stryje v Haliči. Na úseku na území Uher, dlouhém přibližně 69 km, se společnost musela vypořádat s nepříznivým hornatým terénem, který komplikoval stavbu železnice. Na trati bylo postaveno 5 mostů a 4 tunely. Největší most u Volovce měřil 45 m, nejdelší tunel u hranice zase 1,756 km. (7, s. 16)

Při stavbě další železnice se MÁV musely vypořádat s neméně náročným terénem. Jednalo se o trať z roku 1905 dlouhou cca 56 km mezi Velkým Berezným (Nagy Berezna), Užokem a státní hranicí vedoucí až do Samboru a Lvova. Železnice vedla v údolí řeky Už, přičemž bylo nutné překonat Užocký průsmyk v přibližné výšce 900 m n.m. Zde si projekt vyžádal finančně i stavebně náročnou stavbu mostu o šesti pilířích. Po připojení Podkarpatské Rusi k Československu se most stal nejvyšším a nejdelším v zemi. Na železnici bylo navíc postaveno dalších pět mostů.

Uherské královské dráhy se při stavbě této trati napojily ve Velkém Berezném na již existující trať společnosti Místní dráhy v údolí Uže spojující Užhorod a Velké Berezné v délce cca 43 km. Z původní odbočky Uherských královských státních drah z Čopu do Užhorodu postupně vznikla významná spojnice vedoucí až do Lvova, spravovaná původně třemi společnostmi (myšleno pouze na území Uher). (7, s. 18)

1.1.2 Postátnění železnic

Společnost Uherské státní dráhy sama postavila v oblasti Podkarpatské Rusi 3 dráhy. (7, s. 16) Jiné hlavní normálněrozchodné tratě, jako například železnice vystavěné společností Uherská severovýchodní dráha, byly roku 1890 postátněny a převzaty Uherskými státními drahami. (4, s. 126) Na tratích společnosti Místní dráhy v úseku Užhorod – Vojany jim byla dráha pronajata již od momentu uvedení do provozu. (7, s. 15) Na úseku Užhorod – Velké Berezné převzaly MÁV provoz v roce 1902, když společnost sama zahájila svoji stavbu železnice pokračováním přes Užocký průsmyk. (7, s. 15) Marmorošské státní železnice sice postátněny nebyly, ale i tak je od roku 1891 vedly Uherské státní dráhy, a to na náklady majitele. (4, s. 126)

1.1.3 Trati regionálního významu

V oblasti byly dále budovány trati, které měly spíše regionální než státní význam. Proto byla jejich výstavba mnohem pomalejší.

Společnost Místní dráhy uvedla do provozu na podzim roku 1909 trať, která vedla z Užhorodu západním směrem do Vajan. Společnost později usilovala o prodloužení trati dále na severozápad do Bánovcí nad Onravou. Do výstavby však vstoupila první světová válka, která práce na železnici téměř zastavila. Trať byla dokončena až roku 1921 po vzniku Československa. (7, s. 15)

1.1.4 Úzkokolejné tratě

Vedle normálněrozchodných tratí se stavěly i tratě úzkorozchodné. Takové tratě vznikaly především jako východisko pro zpřístupnění zanedbaných oblastí v často náročném terénu. Úzkorozchodné tratě byly také mnohem levnější ohledně jejich stavby i provozu. Pružné uherské železniční zákony sice umožnily jejich vznik, ale na druhou stranu téměř vůbec nelimitovaly jejich podobu.

Původně zamýšlený rozchod 660 mm se neuchytil. Daleko častější byly tratě s rozchodem 700 mm.⁴ Až před první světovou válkou, kdy bylo na území Zakarpatí kolem 25 úzkokolejných drah, začaly také vznikat první povinné normy a označení, rozřazené podle hmotnosti na nápravu. Byl povolen pouze rozchod 700 mm do 5,2 t nebo 760 mm do 7,5 t. Jiná varianta nebyla přípustná.⁵ O něco později došlo ze strany ministerstva k úpravám, které například braly v potaz již vyrobené lokomotivy nebo úplně vyčlenily z omezení dráhy tažené koňmi. (7, s. 54)

Úzkorozchodné tratě byly určeny především k hospodářským účelům, a to k přepravě vytěženého materiálu, nejčastěji dřeva. (4, s. 127) U prvních tratí se jednalo především o přepravu bukového dřeva, které odebíraly hlavně MÁV ke stavbě železničních pražců. Bukové dřevo není možné splavit po vodě, takže železniční přeprava byla v náročném terénu jedinou možností.

⁴ Ani na mohutnost kolejnic nebyly dány žádné limity. Váha kolejí se lišila především podle typu používaného pohonu na dráze. Na tratích s koňským pohonem (koňkách) začínala váha koleje za metr na 5,3 kg. Mnohem obvyklejší byla váha koleje 7,5 kg/m, výjimečně i větší. Oproti tomu na drahách s parním pohonem, který tvořil do roku 1899 o něco málo více než 23 procent, se používaly koleje o hmotnosti 22,3 kg/m. (7, s. 54)

⁵ Co se týče kolejí, tak byla nařízená hmotnost koleje od 9 kg/m pro hmotnost na nápravu do 3,2 t, pro koleje od 10kg/m zatížení do 4,5 t, od 13 kg/m do 6,0 t a do 7,5 t byl minimální profil kolejnice 15 kg/m. (7, s. 54)

Úzkokolejky (většinou téže společnosti) tvořily rozvětvené sítě nebo samostatné tratě bez odboček, které v určitých centrech navazovaly na normálněrozchodné železnice hlavních tahů. Výjimkou nebyly ani úplně osamocené a velmi krátké drobné úzkorozchodné drážky, které usnadňovaly přepravu pouze lokálně. (7, s. 54)

Úzkokolejné tratě je ale velmi obtížné uceleně zmapovat, protože obvykle v provozu nevydržely příliš dlouho a jen malá část se jich udržela dlouhodobě. Po vytěžení oblasti byla trať zpravidla posunuta, přestavěna nebo zrušena. (4, s. 127)

Nejstarší známou tratí byla trať Marmarošských solných železnic vystavěná ne pro transport dřeva, ale za účelem přepravy soli roku 1880. Následně (o tři roky později) se její určení rozšířilo i ke všeobecnému nákladnímu provozu. Dráha Sókamara – Szlatina (Slatinské doly) byla dlouhá 4,5 km. Vzhledem ke své vytíženosti a významu byla přestavěna v roce 1890 na trať normálněrozchodnou. (7, s. 13)

První úzkorozchodná trať, vystavěná roku 1887 k převozu dřeva, byla lesní dráha vedoucí od blízkosti místa soutoku Tisy s Tereblou před Neresnicí do osady Kobyla.⁶ Část trati podél potoka Teresel mezi Kobylou a Neresnicí byla roku 1894 poškozena povodní, ale obnovy se dočkala až během druhé světové války.

Typickým příkladem sítě úzkokolejek jsou Boržavské hospodářské dráhy, které ještě před první světovou válkou operovaly na dráze o pěti úsecích rozchodu 760 mm přibližné délky 106 km: Berehovo – Dohé; spojka Sevluš – Chmelník; Dohé – Kušnice; Iršava – Osoj a odbočka Osoj – Kamjanka. (4, s. 127) Úseky byly uvedeny do provozu postupně mezi léty 1909 a 1911. Ve stanicích Berehovo a Sevluš bylo možné napojení na Uherskou severovýchodní dráhu. (7, s. 15)

1.1.5 Situace po připojení k Československu

Po podepsání mírové smlouvy v Saint Germain-en-Laye 10.9. 1919, kde bylo potvrzeno i připojení Podkarpatské Rusi k Československu, nastal problém s přesným vymezením státních hranic. Ještě snad zásadnějším problémem bylo respektování tohoto faktu našimi sousedy. (10)

⁶ J. Rychlík v knize Podkarpatská Rus v dějinách Československa uvádí tuto železnici jako vůbec první, která se udržela po delší dobu. Skutečně první však byla již zmíněná úzkokolejná trať Marmarošských solných železnic.

Při hranici s Polskem ke konfliktům nedocházelo. Byla zkopírována hranice mezi Uhrami a Haličí, kterou potvrdila Trianonská mírová smlouva 12.6. 1919. (3, s. 224) Mnohem složitější však byla situace s vymezením nové hranice se zbylými dvěma sousedy na jihu Podkarpatské Rusi – s Maďarskem a s Rumunskem. (4, s. 51)

O přesné hranici s Maďarskem definitivně rozhodla také až Trianonská mírová smlouva podepsaná 4.6. 1920. Zde Maďarsko uznalo nezávislost Československa včetně území Podkarpatské Rusi. (4, s. 50)

Jiná situace vznikla mezi Československem a Rumunskem. O podobě této hranice sice rozhodla Sèvreská smlouva podepsaná 10.8. 1920. (3, s. 224) Situace však nebyla tak černobílá jako v předchozím případě. Rumunsko se části území budoucí Podkarpatské Rusi odmítalo vzdát. Armáda se hlavně držela oblastí, kde žilo větší množství Rumunů. Rumunsko se také nechtělo vzdát železnice, která vedla do Polska právě přes Podkarpatskou Rus. (9, s. 20) Československo si však chtělo udržet dobré vztahy s Rumunskem už kvůli jejich přirozenému spojení proti společné hrozbě – Maďarsku. (4, s. 50) Dále v něm spatřovalo potenciálního obchodního partnera. (9, s. 20) Československo tak dělalo vstřícné ústupky a dokonce přehlíželo i válečné zločiny rumunské armády páchané na civilním obyvatelstvu. (4, s. 50) Hranici mezi státy tak tvořila řeka Tisa a města Marmarošská Sihot' se Československo vzdalo ve prospěch svého souseda. Nová hranice tak místy působila velmi nelogicky. Narušovala dopravní spoje a některé obce rozdělovala napůl, například obec Luh nebo Graciunesti.⁷ (4, s. 51)

I přes mnohé vstřícné kroky armáda ustupovala velmi pomalu a neochotně. Jako poslední rumunská armáda opustila Jasiňu až 23.7. 1920. (10)

Bezprostředně po připojení byla na Podkarpatsku nastolena vojenská správa. U železnic tomu nebylo jinak. Jednotlivé železniční úseky byly postupně přebírány armádními jednotkami náležícími k 1. československému železničnímu pluku. (7, s. 20)

Mezi prvními se podařilo v lednu 1919 získat trať Čop – Užhorod – Velký Berezny – Užok, v květnu téhož roku trať Čop – Baťovo – Mukačevo – Beskid. Ustupující vojska Rumunska a Maďarska situaci velmi komplikovala. Rumunská armáda obsadila trať Čop –

⁷ Hranice na Podkarpatské Rusi měřila cca 500 km z celkových 3393 km celého Československa. Pokud bychom připočetli i vnitřní hranici mezi Podkarpatskem a Slovenskem, byla by Podkarpatská Rus obklopena 585 km hranic.(3,242)

Baťovo – Beskid, odkud se ji podařilo vytlačit až během léta 1919. Maďarská armáda při svém ústupu v dubnu 1919 strhla most přes řeku Bodrog na trati ze Slovenského Nového Mesta do Čopu, kvůli čemuž bylo pro zásobování nutné použít úzkorozchodnou trať Sárospatak – Zemplénagard – Královský Chľmec. (7, s. 20)

Po relativní stabilizaci situace na Podkarpatské Rusi začaly postupně jednotlivé trati přebírat Československé státní dráhy (ČSD). ČSD přebraly celkem 471 km normálněrozchodných tratí. Netvořily však svůj vlastní železniční obvod, ale spadaly pod ředitelství v Košicích. (4, s. 129)

Československé dráhy se od začátku potýkaly s ohromnými problémy ohledně obnovení plynulého provozu. Původní zaměstnanci železnice maďarské národnosti se snažili převzetí bojkotovat a znemožnit leckdy i aktivním odporem. Prakticky všechny vlaky byly zavlčeny za hranice do Maďarska. Na území Podkarpatska zůstalo pouze 7 funkčních lokomotiv a několik málo desítek vagónů. (14, s. 136) Mnohé dráhy byly navíc během války nebo ustupujícími cizími vojsky poničeny a byla nutná jejich co možná nejrychlejší rekonstrukce. Nejdůležitější však byla nutná změna orientace železnic. Zatímco za Rakousko-Uherska Uherské dráhy připomínaly spíše paprsky směřující z Budapešti směrem ven ke hranicím (v případě Zakarpatí z jihu směrem na sever), za Československa byla žádoucí orientace západovýchodní. (4, s. 128)

1.1.5.1 Významné železnice v éře Československa

Nebývalý význam získala železnice, která spojovala Podkarpatskou Rus se Slovenskem. Hlavní železniční tepnou, tedy tratí I. třídy, za první republiky byla trať vedoucí ze slovenských Košic přes Čop, Baťovo, Berehovo, Královo nad Tisou (Korolevo), dále přes Chust, Marmarošskou Sihot' a Rachov až do Jasini. (4, s. 128) Jednalo se tedy o již zmíněné úseky bývalých tratí společnosti Uherská severovýchodní dráha, Marmarošské solné železnice a Uherské královské státní dráhy, všechny později provozované až do připojení území k Československu poslední zmíněnou společností.

Vzhledem k tomu, že se jednalo o jedinou normálněrozchodnou železnici spojující Podkarpatsko se zbytkem republiky, byly vyvinuty velké snahy o její co možná nejrychlejší opravu a opětovné uvedení do provozu a následnou modernizaci.

Nejzávažnějším defektem na trati byl již zmíněný maďarským vojskem stržený most přes řeku Bogrod mezi Slovenským Novým Mestem a městem Čop, čímž byla železnice prakticky rozdělena ve dvě. Bezprostředně po incidentu začala výstavba provizorního přemostění. Spojení bylo obnoveno 10.5. 1919, ale po dvou týdnech provozu byl most opět ustupujícími Maďary stržen. Další provizorium bylo dokončeno v listopadu téhož roku a definitivní Štefánikův most byl dokončen v listopadu roku následujícího. (7, s. 20)

Kromě válečného poškození se trať musela vypořádat s povodněmi a podmáčením, které byly v údolí řeky Tisy celkem častým jevem. Nejvážnější následky měla povodeň z roku 1927. Byl zničen úsek trati v délce cca 4 km mezi Kvasy a Jasiňou. Protože oprava náspů byla velice technicky náročná, byl železniční úsek uzavřen 4 měsíce. Jen oprava toho úseku stála přibližně 10 milionů Kč. (14, s. 138)

Na trati byl postupně zmodernizován železniční svršek i koleje. To se podařilo do takové míry, že dráha umožňovala vlakové soupravy jet místy až 100 km/hod. Vzhledem k enormní finanční náročnosti se nepodařilo železnici během první republiky zdvojkolejnit. Z tohoto důvodu mohly po železnici denně projet jen 2 rychlíky a 10 osobních vlaků. (15, s. 137)

Dalším nezanedbatelným problémem železnice byla skutečnost, že trať v délce 46 km vedla přes Rumunské území. Zde vznikaly spory ohledně společné správy železnice dané rozdílnou důležitostí pro oba státy. Zatímco pro Československo trať představovala jednu z nejdůležitějších v republice a tudíž se pracovalo na co možná nejrychlejší modernizaci, pro Rumunsko měl úsek mizivý regionální význam. Rumunsko tedy nejevilo o svůj úsek velký zájem, natož aby do něj investovalo. (15, s. 136)

Státní hranice mezi Československem a Rumunskem sice vedla podél řeky Tisy, ale trať přecházela z jednoho břehu na druhý. Komplikace vznikala i vzhledem k dopravní dostupnosti obce Velký Bočkov a Slatinských dolů jen přes Rumunsko. Dále například obec Luh rozdělená Tisou mezi oba státy měla železniční stanici také na rumunské straně. (4, s. 128)

Vzhledem k mírovým vztahům během celé první republiky spolupráce s Rumunskem na železnici nečinila téměř žádné problémy. Ve vlakových soupravách však byla přítomna rumunská pohraniční vojska. Tuto skutečnost popisuje i Stanislav Kostka Neumann ve svém deníku, když po této železnici cestoval na východ Podkarpatska. Zmiňuje zde i dojem

z nestandardně vytyčené hranice mezi státy „[...] vrhající se žádostivě do úrodné, ale ještě nepracované kotliny marmarošské, popřevratovými hranicemi nesmyslně rozbité. Sekernice, Saldoboš, Výškovo, Buština, Tiačevo, Bedevlja, Teresva, a do vlaku vstupují ubozí vojáci rumunští, všeho dychtiví, aby jej doprovodili po rumunském území od Dragy Vody stále podle Tisy až do Valea Visaului, kde se vlak vrací zase na československou půdu. Tak jsme vnikli do nové těsniny, překrásného údolí hlubokého, které trvá až do Jasini.“ (8, s. 133)

Československé vrcholné orgány si byly dobře vědomy křehkosti a nedostatečnosti nově ustanovené dopravní tepny, o čemž svědčí i návrh zákona na výstavbu nových železničních spojů, který s odůvodněním předložil tehdejší ministr železnic PhDr. Emil Franke 5.1. 1920 na zasedání Národního shromáždění. „[...] Stejně nedostatečné jako spojení Moravy se Slovenskem je spojení Slovenska s Příkarpatskou Rusí. Železniční trať Michalány – Legiňa – Nové Město pod Šiatorem – Čop jest toho času jediným spojením Slovenska s Příkarpatskou Rusí. Ježto tato trať leží bezprostředně u hranic zemských, je z ohledů strategických naléhavě nutno vybudovati příznivěji na sever položené spojení vedoucí do Karpatské Rusi. Takového spojení lze docílití výstavbou dráhy vedoucí z Bánovců do Vajan – Draňova a přestavbou místní dráhy z Vajan – Draňova do Užhorodu na dráhu hlavní. [...]“ (11)

Ministrem plánovaná železnice pro posílení spojení mezi Podkarpatskou Rusí a Slovenskem v úseku Užhorod – Vajany již existovala z doby předválečné a úsek pokračující do Bánovcí nad Ondavou byl částečně ve výstavbě z doby předválečné. (7, s. 15)

Při dostavbě nového úseku byly provedeny úpravy i již stávající částí trati. Byla zrušena stanice Vajany – Draňov, kterou nahradila nová stanice Vajany a o něco vzdálenější samostatná stanice Draňov. (7, s. 15) „[...] Trasa železnice Bánovce – Vajany – Draňov, asi 20 km dlouhá, odbočuje ve stanici Bánovcích na trati státní dráhy Legiňa – Medzi Laborcie, blíží se na to obloukem k silnici vedoucí z Bánovce do Vajan, jejíž směr podržuje celkem až do Draňova, dotýkajíc se obvodu obcí Dobroky, Budkovic a Draňova. Od Draňova vede trať inundačním územím Laborce a po překročení této řeky zaústíje na západním konci stanice Vajanské místní dráhy Užhorod – Vajany.“ (11)

Návrh téhož zákona počítal s náklady 35 milionů Kč na výstavbu nové trati do Bánovcí nad Ondavou včetně výkupu a přestavby úseku Užhorod – Vajany v délce 25 km. (11) Výstavba byla zahájena 23.6.1920 a uvedení do provozu se dočkala 20.10. 1921.

Stavbu provedl železniční pluk. Provoz na trati zajišťovaly Uherské královské železnice, později ČSD. K úplnému zestátnění železnice došlo v průběhu 20. let. (7, s. 15) Na trati jezdily hlavně smíšené vlaky – nákladní vlaky, ke kterým je připojen vagon určený pro cestující. (4, s. 129)

I přes mnohé plány na výstavbu nových železnic během první republiky zůstala tato dráha spojující Užhorod a Bánovce nad Ondavou jedinou vybudovanou tratí na území Podkarpatské Rusi.

1.1.5.2 Železnice druhých tříd

Pro Československo bylo důležité zprovoznit i jiné důležité dráhy, které získaly status páteřních tratí II. třídy. Jediná trať I. třídy Praha – Čop – Jasiňa sice vedla přes celou Podkarpatskou Rus, bohužel ale chybělo kvalitní spojení s dvěma důležitými centry v oblasti, s Užhorodem a Mukačevem.

Proto bylo nutné opravit a zmodernizovat druhou nejdůležitější železnic na Podkarpatsku: Čop – Užhorod – Užok. Užhorod byl nejdříve správním centrem Užhorodské župy, následně hlavním městem Podkarpatské Rusi. (7, s. 30) Z tohoto důvodu bylo nutné obnovit spojení se zbytkem republiky. Výhodou byl fakt, že se dráha v Čopu napojovala na hlavní železnici I. třídy.

Bohužel, ani tato trať se nevyhnula rozsáhlým válečným újmám a její velká část byla zničena zásadním způsobem. Rozsáhlé opravy zahrnovaly nejen opravy vlastní trati, ale i železniční mosty, tunely a podpěrné zdi. (14, s. 138) Oprava se ale zvláště vydařila, trať byla považována za jednu z nejkrásnějších v celé republice. Pohraničnímu úseku se dokonce přezdívalo Podkarpatoruský Semmering. Most přes Užocký průsmyk byl nejdelším v celém Československu. (7, s. 30) Doprava na úseku Čop – Užhorod byla zahájena 10.7. 1927. (7, s. 30) Průměrná rychlost na tomto úseku byla 47 km/hod. (14, s. 139) Jízda z Prahy až do Užhorodu trvala cca 15 hodin a základní jízdné včetně rychlíkového příplatku stálo 272 Kč, s 33% slevou pak 98 Kč 70 h. (5, s. 133)

Druhou páteřní tratí II. třídy se stala dráha Baťovo – Mukačevo – Volovec. (14, s. 139) Mukačevo zde představovalo druhé největší město na Podkarpatské Rusi a obchodní centrum. Navíc soupeřilo s Užhorodem o to stát se hlavním městem oblasti. Pádným argumentem byla

výhodná poloha ve středu Podkarpatska. (7, s. 30) Původně rychlíková trať za Rakousko-Uherska vedoucí až do Lvova byla tak poničena, že nyní umožňovala vyvinout průměrnou rychlost jen 33 km/hod a to po dlouhou dobu jen pro osobní vlaky. Kromě samotné trati zde bylo nutno opravit i okolní stavební objekty. (14, s. 139) Do Baťova bylo možné se dopravit po páteřní trati I. třídy a následně přestoupit na vlak směr Volovec do Mukačevo. Z Baťova trvala cesta vlakem 38 minut. (7, s. 30) Jízdenka Praha – Mukačevo stála v plné ceně s rychlíkovým příplatkem 272 Kč, s 33% slevou 98 Kč 70h stejně jako spojení z Prahy do Užhorodu. (5, s. 133)

1.1.5.3 Rychlík napříč republikou

Podkarpatsko mělo vůči hlavnímu městu a jiným západním částem republiky velmi nevýhodnou zeměpisnou polohu. Nejvíce tím trpělo dopravní spojení, které se s tímto faktem muselo vypořádat. Například Jasiňu dělilo od hlavního města 1053 km železnic. (12) Proto byla snaha čas strávený na kolejích co možná nejvíce zkrátit. Od roku 1923 byl tak na nejdelší trati v historii Československa provozován rychlík. Trať vedla přes úseky Praha – Bohumín – Košice – Jasiňa. Vlak stavěl delší dobu pouze ve stanicích, kde se prováděly nějaké náročnější úkony s vlakovou soupravou, což mohla být výměna lokomotivy nebo vagónů, technická prohlídka apod. Takových míst bylo celkem 8. Dále však vlak zastavoval ještě na dalších 20 zastávkách v Československu a ještě dalších čtyřech na území Rumunska. Rychlík ujel celou trasu za cca 18,5 hodiny. (12)

Podle jízdního řádu z roku 1938 jezdily na Podkarpatskou Rus 2 rychlíky denně. V opačném směru stejně tak. Z Prahy vyjížděl vlak v noci v 21:03 a dopoledne v 9:18. Z Jasini pak vyjížděl v 12:52 a další v 1:20. (12)

I přes zavedení rychlíku byla doba strávená na cestě největším handicapem, jak poznamenal v dobové eseji Karel Hostaša: „[...] Jsou lidé – a jejich dnes většina – kteří jen těžce mohou si dovoliti ztratit 15 pracovních hodin za den. Obavy ministerstva železnic jeví se lidem na Podkarpatské Rusi lichým, neboť víme zde všichni, že velikou překážkou rozvinutí rušnějšího cestování na trati z východu na západ a opačně je právě těch 15 hodin.“ (2, s. 175)

Nevýhodná pozice vůči Praze hrála do karet mnohem bližší Budapešti v Maďarsku, které se nikdy nesrovnalo s územními ztrátami bývalých Uher a chtělo tak zabránit úspěšnému začlenění Podkarpatska ke zbytku Československa. (2, s. 9) Proto byla některými

kvalita dopravy považována za stěžejní. „[...] *Dobrá, vyhovující a poměrům přizpůsobená doprava má na Podkarpatské Rusi nikoli jen význam hospodářský, nýbrž stává se zde vlivem nejrůznějších okolností důležitým činitelem čistě politickým. Jak hospodářský, tak i politický význam dopravy na Podkarpatské Rusi je stejný, lépe řečeno, je vlastně totožný. Je-li Budapešť o celých 9 hodin cesty vlakem blíže nežli Praha, pochopitelně nelze předpokládati, že ti z Podkarpatské Rusi, kteří cestovní náklady mohou nésti, budou jezdit do 1000 km vzdáleného hlavního města, kam trvá cesta 15 hodin.*“ (2, s. 174)

1.1.5.4 Cena jízdného

Podle Československých státních drah byla lákavá cena jejich jízdenek. Na reklamních poutačích z 30. let společnost sama sebe prezentuje jako jednu z nejlevnějších železničních společností vůbec. I přesto bylo spojení z Čech na Podkarpatskou Rus pro občany enormně drahé. Zpáteční jízdenka včetně rychlíkového příplatku z Prahy do Rachova stála v plné ceně 288 Kč, se slevou 33 % pak 104 Kč, což bylo nejdražší vnitrostátní jízdné v Československu. (5, s. 133) Pokud bychom vzali v úvahu, že v roce 1929 činila měsíční mzda učitele cca 1100 Kč, lékárníka cca 1300 Kč nebo vyššího úředníka cca 1550 Kč (6, s. 37), tak by se cena jízdenky bez slevy pohybovala mezi 26,2% a 18,6% jejich platu.

1.1.5.5 Snaha ČSD o zpříjemnění cesty

Československé dráhy se snažily odpoutat pozornost od negativních stránek dlouhé cesty napříč republikou a pokoušely se úmornou cestu zatraktivnit jinými způsoby.

Vlakové soupravy rychlíků disponovaly osobními vozy 1., 2. i 3. třídy (12), přičemž cestující byli lákáni na výhodný, pouze třetinový, rozdíl mezi cenou v cestování vozem 2. a 3. třídy. (5, s. 133) Na vybraném úseku byl cestujícím k dispozici i jídelní vůz a po většinu jízdy byly součástí soupravy i lůžkové vozy. (12)

ČSD nabízely cestujícím různé varianty, jak si cestu příjemně rozdělit a zpříjemnit. Například zastávkou v Košicích. „[...] *Nesnášíte-li dobře delší cestu vlakem, jeďte vlakem, vyjíždějícím z Prahy o 9. hodině ranní, přerušete jízdu v Košicích, přenocujte tam a druhý den ráno prohlédněte si Košice a o 9. hod. ráno pokračujte v další jízdě.*“ (5, s. 133)

1.1.5.6 Zájezdy ČSD

Nabídka Československých státních drah zahrnovala i zájezdy na Podkarpatskou Rus tzv. „Výletními vlaky ČSD“. (5, s. 133) „[...] *po celý rok vždy v příhodnou dobu dopraví Vás na Podkarpatskou Rus, postarají se o ubytování a stravování i pojištění, a především o nejvhodnější program turistický odpovídající délce cesty, kdy pod vedením zkušených vůdců seznámí se účastníci dokonale se všemi význačnými partiemi příslušného zájezdu.*“ (5, s. 133) Součástí soupravy „Výletního vlaku“ byl i taneční vůz a aby mohly být doručovány poštovní zásilky cestujícím i v průběhu cesty, byla zavedena služba „Železnice restante“.

„Výletní vlak“ spolupracoval i se Svazem lyžařů RČS, kdy součástí zájezdů v zimních měsících byly i lyžařské výcviky jak pro začátečníky, tak i pokročilé. „[...] *Družný společenský život účastníků [lyžařského výcviku] je zpestřen vlastními sportovními závody i veselými večery.*“ (5, s. 133)

1.1.5.7 Nerealizované železniční projekty

V rámci maximálního urychlení dopravy na Podkarpatsku byl vznesen návrh na zavedení dálkového vlaku po osobní dopravu, který by ujel úsek Praha – Košice za co nejkratší možný čas a s co možná nejmenším počtem zastávek. (2, s. 174) Ministerstvu železnic se však tento nápad nelíbil s argumentem, že by si města ležící na trati nedala líbit, aby jimi dálkový vlak projížděl, aniž by zastavil. Projekt dostal název „létající Košičan“. (2, s. 174)

Karel Hostaša se k argumentu ministerstva železnic vyjádřil takto: „[...] *To je ovšem starost velmi podobná starosti člověka, jenž pečuje a dbá o svoji kravatu, ale o střevíce se nestará a dopouští, aby mu do nich teklo.*“ (2, s. 174) Jako svůj argument uvádí již fungující případ z Velké Británie, kde „létající Skot“ projíždí vzdálenost 600 km z Londýna směrem na sever bez zastávek a přitom projíždí městy jako například Northampton nebo Birmingham, která s tím nemají problém. (2, s. 174)

Jiný důležitý projekt, který se nedočkal své realizace, byl tentokrát stavební. Protože mezi dvěma nejdůležitějšími městy na Podkarpatské Rusi Užhorodem a Mukačevem neexistovalo žádné přímé železniční spojení, byla vyprojektována železniční trať Užhorod – Mukačevo – Chust. Z Užhorodu směrem na západ měla být napojena na trať Užhorod – Bánovce nad Ondavou a následně dále do vnitrozemí. (7, s. 128) Trať měla sloužit jako další

páteřní trať I. třídy, aby se snížila závislost na již existující, ale nevýhodně situované páteřní trati Čop – Berehovo – Královo nad Tisou – Chust – Rachov – Jasiňa. (14, s. 138) První administrativní pochůzky vyprojektované dráhy se uskutečnily již v roce 1923. Kvůli různým upravovacím návrhům se první práce na některých úsecích započaly až v roce 1938. Kvůli událostem téhož roku a roku následujícího byly práce přerušeny, ale nikdy později znovu zahájeny nebyly. (7, s. 128)

1.1.5.8 Osud úzkorozchodných drah

Po připojení k Československu převzaly Československé státní dráhy na Podkarpatské Rusi 154 km železničních úzkorozchodných železnic s rozchodem 760 mm (4, s. 128). Ve 30. letech bylo evidováno cca 1000 km takových tratí. Nejvíce stoupl počet lesních drah, a to z původních 120 km na 520 km. Důvodem byl rozvoj lesnictví, těžby dřeva a s tím spojený i větší počet podniků, které dřevo zpracovávaly. Na lesních drahách několikanásobně vzrostl počet vagonů i lokomotiv (14, s. 131). Pro osobní přepravu byly v roce 1937 určeny pouze 4 úzkokolejné železnice. (4, s. 131)

1.2 Silniční doprava

Mezi připojením Podkarpatské Rusi k Československu a rokem 1928 bylo na Podkarpatsku 526,5 km státních silnic, 790,8 km župních silnic a 958,1 km místních silnic.⁸ (4, s. 134)

Silnice, obzvláště ty nijak nezpevněné, se po první světové válce nacházely v žalostném stavu. Vlivem mizerné údržby, povětrnostních vlivů nebo enormním zatížením vojsky během války byly mnohé z nich dokonce nesjízdné.

Za Rakousko-Uherska existoval systém, podle kterého se silnice dělily do 4 kategorií: státní, župní, místní a obecní. Po připojení Podkarpatské Rusi k Československu byl tento systém přijat a fungoval až do 1.7. 1928, kdy byla provedena úprava, podle které všechny župní silnice dostaly status zemských. (4, s. 134)

1.2.1 Státní silnice

Státní silnice vedly především ve směru severojižním, a to podél železnic. Jedním z příkladů může být silnice Čop – Užhorod – Užok. Další silnice z Berehova do Mukačeva sice podél trati nevedla, ale v následujícím úseku do Svaljavy a dále vedla opět podél trati. (4, s. 134) Vozovka Chust – Volové – Toruň vedla sice podél trati, ale úzkokolejná. (7, s. 38)

Župní silnice, tedy pozdější státní, byly orientovány jak směrem severojižním, tak i západovýchodním. Pro Československo však byly mnohem důležitější ty, které vedly spíše rovnoběžkovým směrem. Takové byly 2: silnice Perečín – Poroškov – Svalava vedoucí dále na jihovýchod Podkarpatska. O něco severněji pak byla druhá silnice, která odbočovala z vozovky Mukačevo – Verecký průsmyk a dále přes Volovec do Volového. (4, s. 134)

1.2.1.1 Státní silnice za první republiky

Československo vybuďovalo plán, podle kterého se měly již stávající vozovky využívat ke spojení Podkarpatské Rusi se zbytkem republiky podobně, jako tomu bylo u železnic.

⁸ Pojem silnice zde může být zavádějící. Komunikace na místní úrovni byly často pouze nezpevněné široké cesty.

Již za dob Rakousko-Uherska vedla hlavní silniční tepna z Košic až do Jasině přes Užhorod, Mukačevo, Berehovo, Výlok, Sevljuš, Chust, Ťačevo, Marmarošskou Sihof', Velký Bočkov a Rachov. I zde byl využit její potenciál. V úseku Berehovo – Jasiňa silnice s malými odchylkami kopírovala železniční trať. (4, s. 133) Po stanovení definitivní hranice mezi Československem a Rumunskem nastaly obdobné problémy jako s železnicí. Vedla totiž přes oba břehy řeky Tisy. Proto byl v roce 1922 vystavěn úsek Ťačevo – Teresva – Slatinské Doly, jehož účelem bylo vyhnout se rumunskému území. O 2 roky později byl úsek prodloužen až do Velkého Bočkova. Vybudování celého úseku bylo technicky náročné. Nejtěžší bylo vypořádat se se skalami na pravém břehu Tisy. Silnici bylo nutné podepřít zdmi, které byly zasazeny přímo v korytě řeky. Navíc zde hrozily sesuvy půdy. (4, s. 133)

Kromě nových úseků prošla modernizací páteřní síť v celé své délce. Tam, kde byla vyžadována těžká vozovka, což bylo na frekventovaných úsecích, byla silnice vyštětována, vyštěrkována a jako svrchní vrstva sloužila několikacentimetrová vrstva asfaltového koberce. V náročném terénu dosahovala cena vozovky až 1 milionu Kč. Naproti tomu úseky, u kterých se nevyžadovala taková zátěž, tedy středně těžké vozovky, byly pokryty cementovým makadamem s dehtovým nátěrem. Zde pak byla cena za 1 km cca 500 000 Kč. Na nejméně frekventovaných úsecích byla nejdříve kladena vrstva štětu, pak štěrku a nakonec hlinito-živičný tmel s dehtovou emulzí. (14, s. 140)

Další projekt počítal se silnicí Perečín – Svalava – Volovec – Koločava – Německá Mokrá Jasiňa. Realizace se dočkal pouze úsek po Koločavu. Dále měla vést novostavba, která ale nebyla realizována. (4, s. 135)

V roce 1936 bylo na Podkarpatské Rusi evidováno celkem 1400 km státních silnic a 146 okresních (místních) a obecních silnic. (4, s. 135) Na státem vlastněných silnicích bylo postaveno 130 nových mostů. Z celkového počtu jich bylo 114 železobetonových a jeden železný. (14, s. 140) Díky rozsáhlým investicím byl stav vozovek na Podkarpatské Rusi mnohem lepší než třeba v Čechách nebo na Moravě. Dokonce byla vybudována i celem hustá síť čerpacích stanic. Na celém Podkarpatsku jich bylo prokazatelně 29. (4, s. 135)

I přes rozsáhlé investice do vozovek byla automobilita na Podkarpatsku velice slabá. Počet registrovaných automobilů na Podkarpatsku byl velice malý a auta, která do této části republiky zavítala, byla převážně ze zbytku republiky a zahraničí. (4, s. 135) Hlavní účel investic do silniční sítě byl zlepšit komunikaci mezi Podkarpatskou Rusí a zbytkem Československa, jak tvrdí ve svém článku Dr. E. Zimmer: „[...] *soustavná úprava silnic,*

kteřá jest projektována v generálním plánu úpravy celé sítě silniční v ČSR, a kteřá závisí jen na prostředcích finančních. Přinese nám také pohodlnější spojení mezi zeměmi historickými a Podkarpatskou Rusí, i dále na východ k Rumunsku a Ukrajině, tedy nové cesty do světa. Tak přiblíží se nám Podkarpatská Rus a přemůže obtíž dlouhého cestování.“ (2, s. 143)

1.2.2 Autobusová doprava

K roku 1936 bylo evidováno na podkarpatoruských silnicích 10 soukromých autobusových pravidelných linek, vlastněných dohromady 6 různými majiteli. (3, s. 194-197) Hlavními provozovateli autobusových linek na podkarpatoruských silnicích však byly 2 státní podniky: Československé státní dráhy a Československá státní pošta, která přepravovala ve svých autobusech jak poštovní zásilky, tak i osoby. (7, s. 129) ČSD od února 1928 disponovaly autobusy pro osobní přepravu, které nejdříve jezdily na lince Užhorod – Mukačevo dlouhé 44 km za jízdné 12 Kč. (3, s. 188) Silnice na této trati včetně linky ČSD byla bezkonkurenčně nejvytíženější. Jednak z důvodu, že se jednalo o 2 nejvýznamnější města na Podkarpatsku, a dále, že mezi nimi nebylo žádné jiné přímé spojení. Na lince v roce 1936 jezdilo 6 párů spojů, přičemž doba jízdy trvala 84 minut. (7, s. 129)

ČSD provozovaly v roce 1936 celkem 10 autobusových linek a dále ještě dalších 7, které byly 1.6. 1933 převzaty od Československé státní pošty. Na těchto linkách však byla kvůli nákladu kapacita pro osobní přepravu omezena. (7, s. 129) Nejkratší byla linka Rachov – Ušteriky – Bogdan dlouhá 23 km s jízdným za 11 Kč (3, s. 194) a nejdelší byla naopak jediná dálková linka vedoucí na Slovensko: Košice – Michalovce – Vyšné Německé – Užhorod v délce 99 km za cenu 27 Kč/ lístek. (7, s. 129)

1.2.3 Silnice pro turisty

Rozvíjející se turistika se snažila využít opravených silnic i k motorismu, který zažíval rozmach. Ve 30. letech již bylo celkem standardní se na Podkarpatskou Rus dopravit autem i třeba z druhého konce republiky. Na Rachovsko se bylo možné dostat po opravené státní silnici a následně silnicích nižších kategorií. Při samotných autotúřích museli řidiči využívat i lesních vozovek a horských cest. (3, s. 199) U posledních zmíněných však nebylo možné zaručit jejich bezpečnost ani sjízdnost. Navíc se zde platily dost vysoké poplatky podle typu vozidla a konkrétní oblasti rozdělené podle tříd. Nejvyšší poplatek za velké auto v I. třídě byl

200 Kč a nejnižší poplatek pro turisty, kteří využili vůz s koněm, byl v VI. třídě 5 Kč. Členům Klubu československých turistů náležela 50% sleva. Zážitek stál však za to. (3, s. 199) Pro zájemce o autotúru byla možnost vyzvednout si povolenku u lesního ředitelství v Rachově. (5, s. 130)

Horské autotúry byly doporučeny po třech trasách, některé se ale částečně překrývaly:

1) Rachov – Kvasy – Kevelov – Menčul – Šešul – Lolin – Bohdan – Rachov v délce 80 km

2) Rachov – Bohdan – Klausura Hoverla – sedlo Pietroš – Rohněska – Šešul – Menčul – Kevelov – Kvasy – Jasiňa v délce 96 km

3) Jasiňa – Jablonický průsmyk – Lazeščina – Kozmešček – sedlo Pietroš – Rohněska – Šešul – Menčul – Kevelov – Kvasy – Jasiňa v délce taktéž 96 km. (5, s. 130)

1.3 Letecká doprava

Rozvíjející se letecká civilní doprava neminula ani Podkarpatskou Rus, jejíž největší výhodou byla hlavně rychlost a fakt, že kromě stavby letišť s sebou nenesla žádné výraznější stavební náklady. V Československu se civilní doprava výrazněji rozvíjela od roku 1923, kdy byl založen podnik Československé státní aerolinie. (15)

V zájmu Československa bylo vytvořit letecké spojení napříč celou republikou. První a zároveň vnitrostátní let se podařilo uskutečnit 29.10. 1923 do Bratislavy. Na jaře roku 1924 byla linka prodloužena do Košic. V květnu 1926 se na letecké lince ocitlo také Brno. (15) Mezitím v roce 1924 rozhodla ministerská rada ČSR o výstavbě letiště v Užhorodu, kam měla linka z Prahy následně pokračovat. (14, s. 142) Stavba byla zahájena v roce 1926 a dokončena 5.5. 1929. Tímto datem byla uvedena do provozu. Na letišti byla poštovna, věž a železobetonový hangár. (14, s. 142) Letiště bylo určeno pro civilní a veřejný provoz.

1.3.1 Pravidelné linky

Linka vedla z Prahy přes Brno, Bratislavu, Košice až do Užhorodu.⁹ V roce 1933 byla linka prodloužena za hranice přes Kluž do Bukurešti. Tam se však uskutečnilo cca pouze 100 letů ročně. (14, s. 142) V roce 1936 byla ve spolupráci s Aeroflotem zavedena linka do Ruska. Vedla z Prahy přes Užhorod, Kluž, Jasy, Kyjev, Brjansk, Moskvu až do Tušina. (14, s. 142)

Cesta Praha – Užhorod i se 3 mezipřistáními byla dlouhá 730 km a trvala standardně 4h 35min. Přímý let z Prahy do Užhorodu směřující dále na Moskvu trval 140 min. po trati dlouhé 630 km. Přímému letu se přezdívalo „letecký expres“. (3, s. 202) Cesta „leteckým expresem“ přes téměř celou republiku, jak je barvitě popsána v knižnici KČST, byla vykreslená jako až pohádkově rychlá a krásná. Navíc působila jako „kaleidoskop stále se měnících krajinných obrazů“ (3, s. 202): „[...] *Letecký expres letí nad Čes. Brodem, Kolinem, nad Polabskou rovinou, zámek Kačina a Čáslav jsou v ní význačnými body. Přelétáme Chrudim, Heřmanův Městec a Chrast. Za Českou Třebovou jsme hned na Moravě. Upoutá nás hrad Bouzov svými 9 věžemi. Olomouc leží přímo pod námi. Chvilí letíme nad Oderskými vrchy a zahlédneme hradbu Jeseníků. Za městem Hranicemi nás vítají Radhošť a Kněhyně. Přetínáme Beskydy a jsme na Slovensku nad údolím Kysuce. Bližíme se k polským hranicím.*

⁹ J. Rychlík v knize *Podkarpatská Rus v dějinách Československa 1918-1946* v letecké dopravě vynechává informaci o mezipřistání v Brně na letecké lince z Prahy do Užhorodu.

Vpr. je Malá Fatra s Rozsudcem, údolí Váhu a za ním hřebeny Velké Fatry. Jsme přímo nad Oravským zámkem. V dálce 30 km kyne nám král Nízkých Tater Ďumbier. U hor Ostrého Roháče a Volovce se přibližují opět polské hranice naší trati. Blížíme se Vysokým Tatrám. S výše 3000 m hledíme na jejich blízký hřeben. Kriváň je vzdálen pouhé 4 km! Pod sebou máme Štrbské pleso, jeho hladina je s této výše jako dětská dlaň. Cesta Slobody se vine jako malý had. Zleva zakývá na pozdrav Gerlachovka a zprava prokmitají tři Smokovce a Tatr. Polianka. Vidíme, jak ze St. Smokovce stoupá cesta ke kamzíku, chatě KČST. Vzdalujeme se velebným Tatrám. Letíme nad Spiš. Sobotou, nad Levočou, mocný Spišský hrad ukazuje cestu. V dálce se táhne Krušnohoří, tam tušíme Košice. Vznášíme se nad meandry řeky Torysy, nad několika údolím i horskými pásmy. Lesy končí, nastává rovina, již se vleče Laborec a běží přímá železnice. Blížíme se Vihorlatu a řece Uhu, hluk motoru přestává – a končí krásná pohádka. [...] Podnikněte aspoň jednu cestu, nebudete litovat!“ (3, s. 202)

1.3.2 Cena letenek

Cena jedné jednosměrné letenky v plné ceně byla 280 Kč (3, s. 202), což byla téměř dvojnásobná částka oproti už tak drahé cestě vlakem Praha – Jasiňa, kde stálo plné jízdné 288 Kč včetně zpáteční cesty. Na osobu navíc připadalo pouze jedno zavazadlo o maximální hmotnosti 15 kg. Cena letenky zahrnovala kromě samotného letu i přepravu z centra Užhorodu a opačně. Cestu na letiště zajišťovaly autobusy ČSA. (4, s. 138)

Společnost ČSA se snažila nalákat turisty formou reklamy na různé slevy a benefity: „[...] *Doprava letadlem je velmi pohodlná a bezpečná, poskytuje velkou úsporu času a zanechá nezapomenutelné dojmy z pohledu na scenerie, které se pod Vámi objevují. Vzduch ve vyšších polohách působí blahodárně na plíce a nervy a proto při cestě nepocítíte žádné únavy. Zejména máte-li málo času k pobytu na Podkarpatské Rusi a chcete-li ho co nejvíce využítí [...], použijte letedla, neboť ještě téhož dne se můžete toulati po podkarpatských pralesích.*“ (5, s. 134) Na zpáteční letenku bylo možné obdržet slevu 20%. Státní zaměstnanci, řádní členové aeroklubů a funkcionáři Masarykovy letecké ligy měli na letenku slevu 33% a při zakoupení i té zpáteční dostali slevu dalších 10% po předložení příslušné legitimace. (5, s. 134) U „leteckého expresu“ navíc ČSA lákaly na luxusní vybavení letadla.

1.3.3 Letadla na lince

Na lince Praha – Užhorod kromě „leteckého expresu“ létaly především další 3 typy letadel: AERO A-23, AERO A - 38 a AVIA F-IX D.

Aero A-23 byl vítězným letounem ministerstva veřejných prací z roku 1925. Bylo jich vyrobeno celkem 7. Díky svým kvalitám mohly být nasazeny na lety do Užhorodu, na kterých do roku 1934 nalétaly 868 149 km. Letoun byl jednomotorový, vzpěrový dvouplošník, který byl koncipován pro dvoučlennou posádku a 6 cestujících. (16, s. 218)

Letoun Aero A-38 byl moderní verzí A-23 z roku 1929. Oproti svému předchůdci měl větší kabinu, pohodlná nástupní dvířka i zakrytý pilotní prostor. Pro ČSA na různých linkách stroje nalétaly 340 426 km. (16, s. 223)

Model letounu AVIA F-IX D byl zhotoven pouze dvakrát. Letouny létaly převážně na lince Praha – Užhorod – Bukurešť, kde celkem nalétaly 1 939 686 249 km. Jednalo se o třímotorový samonosný hornoplošník pro tříčlennou posádku a dalších 17 cestujících. Byl vůbec největším dopravním letounem tuzemské výroby za první republiky. Jeden z letounů, bohužel, havaroval na letišti v Bratislavě při startu k letu do Prahy. (16, s. 225)

V celkové dopravě na Podkarpatskou Rus mělo letectví pouze malý podíl. Létalo se jen, když byly příhodné podmínky, navíc pouze od jara do podzimu. Letenky byly příliš drahé a letadla měla velmi omezenou kapacitu. Navíc Podkarpatská Rus neměla moc co nabídnout cestujícím, kteří vyhledávali luxus.

2. Turismus

Počátky moderního turismu v Evropě přicházejí s průmyslovou revolucí a jejími důsledky. Rozvoj občanské společnosti, volný čas, disponibilní peníze a hlavně rozvoj infrastruktury byly stěžejními faktory, které vedly k rozvoji moderního turismu. (17, s. 30-32) První cestovní kancelář byla logicky založena (v kolébce průmyslové revoluce) v Anglii roku 1845. (17, s. 36) Trend turismu se brzy rozšířil do zbytku Evropy. Turismus se rozvíjí jak na mořských pobřežích, tak i na horách, zejména v Alpách. (17, s. 32-33)

Ve Švýcarských Alpách se moderní turismus rozvíjí kolem poloviny 19. století. Cestovní ruch zde od té doby zažíval takový rozmach, že se stal regulérním odvětvím průmyslu. Před první světovou válkou byl cestovní ruch dokonce druhým největším poskytovatelem práce v zemi. V roce 1912 cestovní ruch ve Švýcarsku poskytoval obživu 43 136 lidem ve více než 12 500 ubytovacích zařízeních. (22, s. 46-52)

V českých zemích se turismus rozvíjí v druhé polovině 19. století hlavně v Krkonoších a na Šumavě, kde vynáší větší zisky než horské zemědělství. (17, s. 43) Také například příslušníci pražské střední vrstvy využívají železniční dopravu a jezdí na venkov na letní pobyty. (17, s. 41) V roce 1888 byl založen Klub českých turistů. (17, s. 43)

Počátky turismu na Zakarpatí můžeme datovat od roku 1885, kdy hrabě Erwin Friedrich Schonborn-Buchheim založil v Mukačevu první turistickou kancelář, která měla za úkol propagovat krásy regionu. Sledoval tím však pouze vlastní ekonomické zájmy, protože se jednalo především o propagaci jeho rozsáhlých panství. V 90. letech 19. století v regionu ojediněle vznikaly turistické útulny na Vrchovině a v údolí řeky Teresvy, ovšem v řádu jednotek. (4, s. 139)

V oblasti Uher budoucí Podkarpatská Rus v samotném trendu rozvoje cestovního ruchu sice nějaké zpoždění měla, ale ne moc zásadní. Hlavní rozdíl byl však v markantně odlišné dynamice postupného rozvoje. V porovnání se sousední oblastí Tater, které měly již na počátku 20. století svá vyhlášená střediska, kam se bylo možné pohodlně dopravit od roku 1900 autem a kam později jezdily i autobusy (18), budoucí Podkarpatská Rus větší rozvoj turismu nezaznamenala. Dokonce dle některých názorů by se dalo usoudit, že na Podkarpatské Rusi před první světovou válkou žádný turismus nebyl, jak se například vyjádřil Václav Čížek: „[...] *Turistika před válkou zde vůbec neexistovala, soudíc podle toho, že nezanechala zde žádných turistických památek* [...]“ (2, s. 177)

Podkarpatská Rus si během 20. let postupně získávala u Čechoslováků pověst romantické krásné země. (2, s. 8) „*Podkarpatská Rus je mimořádně krásnou zemí. Karpatské přírodní scenérie okouzlí mnohé turisty. Dřevené chaloupky a chýše roztroušené po svazích polonin vyhlíží jako lístky sedmikrásek. Podkarpatská Rus patří stále ještě k nejkrásnějším zemím Evropy – pokud se týče flóry a fauny. Na mapě Evropy už není mnoho míst, kde kvetou bílé orchideje či se prohání karpatscí medvědi.*“ (20, s. 24)

Takovou představu nebo podobnou podporovaly i četné publikace, které se snažily zatraktivnit nově připojené území Čechoslovákům a přilákat tak turisty nebo rekreanty, které do té doby Podkarpatská Rus prakticky neznala. „*Může některá země turistovi poskytnout více? Na rozloze 13 000 km² jsou soustředěny takřka v kostce všechny turistické atrakce, ať už jde o faunu, floru, sporty, přírodní scenerie či folklor.*“ (5, s. 5)

Neznámá exotika a romantická divokost až nespoutanost nejvýchodnějšího regionu prvorepublikového Československa si získala pozornost také některých spisovatelů. Ivan Olbracht líčí ve své baladě *Nikola Šuhaj loupežník* Podkarpatsko jako zemi zapomenutou, chudou, s tajemnými lesy, kde je možné najít různá začarovaná místa, kam by nev kročil ani jelen, medvěd i člověk. (19, s. 13) Ivan Olbracht, kterému se dokonce podařilo proniknout i do tamní židovské komunity, zasadil do Podkarpatské Rusi i svoji druhou neznámější knihu, soubor 3 povídek, *Golet v údolí*. V nejkratší povídce *Zázrak s Julčou* autor popisuje krásnou krajinu s výjimečnými přírodními scenériemi. Kromě toho zde přímo zmiňuje turismus. Chudému Židovi Bajnyšovi Bůh v nouzi sešle 2 turisty, kteří shánějí koně k pronajmutí. Bajnyš jim poskytne svou klisnu Julču a jako průvodce je provede po Karpatech. Za své služby od nich dostane královsky zapláceno a ještě dostane nějaké oblečení. (20, s. 77)

Ivana Olbrachta s Podkarpatskou Rusí také neodmyslitelně spojuje soubor vlastních reportáží *Země bez jména* z roku 1932. Zde analyzuje historické události a složení tamního národnostně různorodého obyvatelstva, včetně jejich špatné sociální situace. (20, s. 48)

O prostředí prostého lidu na Podkarpatské Rusi pojednává například i román Karla Čapka s detektivní a soudní zápletkou. Příběh byl napsán podle pravdivé události, která se stala v roce 1932 u Mukačeva. (20, s. 90)

Stanislav Kostka Neumann zase ve svém cestovatelském deníku o Podkarpatské Rusi poznamenal: „[...] *Nastupujíc na vlak do Rachova, pociťovali jsme prudkou radost z čehosi podobného svobodě a nedočkavou touhu po životě podobném tuláctví a po věcech, kterých*

v míře hojně a skutečně hodně nefalšované lze se zmocnit u nás toliko na karpatském východě. Touha opravdu nedočkavá a silná jako živel nás pudila už do divokého kraje karpatských hor, dravých potoků, širých polonin, horských chat s oborohy, primitivních salašů s kolybami, do macešské domoviny Huculů a Bojků, kterou příroda učinila tak krásnou a panská nespravedlnost tak bědnou [...]“ (8, s. 131)

Odraz Podkarpatské Rusi v dílech známých autorů měl bezesporu vliv na rozšíření povědomí u československé veřejnosti. V případě Ivana Olbrachta se jednalo hlavně o oblast Rachovska. Jako příklad je možné uvést dalšího slavného autora, Jaroslava Foglara, kterého navnadil sám Ivan Olbracht k uspořádání celoměsíčního skautského tábora u Siněvského jezera: „[...] Foglara nalákal na krásnou přírodu, chudé obyvatelstvo, které v životě ,nevidělo dvacetikorunu‘, a na možnost pozorovat rysy a medvědy. [...] Oddíl čtyřiceti čtyř skautů podnikl v železničním vagonu 1000 kilometrů dlouhou cestu do Chustu, kde vyložil náklad ,pro počátek‘ [...] celkem 11 velkých beden. Než vybudovali tábořiště, stanovali u hajného Motyčky, který jim ukázal vhodné umístění. A ochotně jim poskytl možnost využívat k vaření kuchyň hájovny.“ (14, s. 209) Oddíl se ale také vydal po stopách Nikoly Šuhaje: „[...] S hajným Motyčkou také podnikli dvoudenní namáhavý výlet do Koločavy, kde si prohlédli úkryt Nikoly Šuhaje a seznámili se s jeho otcem Petrem Šuhajem. Ten měl sice po pracovním úrazu nohu v sádře, ale přesto se ochotně 10. července 1938 podepsal do oddílové kroniky. Třemi křížky.“¹⁰ (14, s. 210)

Skauti však nebyli zdaleka jediní, koho zlákal kouzlo Podkarpatské Rusi. V létě roku 1927 uspořádal český učitel gymnázia Karel Kasalický se svými devíti žáky pěší 30 denní pochod z Užhorodu na Hoverlu převážně po pohraničním hřebeni Karpat. Na základě této události byl sepsán cestopis věnovaný památce zesnulého prvního referenta na Podkarpatské Rusi Josefa Peška. (21)

Podkarpatská Rus se odrazila i v dobové československé filmové tvorbě. V roce 1934 byl natočen režisérem Vladislavem Vančurou film *Marijka Nevěrnice*, kde si roli turisty zahrál sám Ivan Olbracht. Ivan Olbracht jakožto filmový turista dokonce inspiruje místního Žida ke stavbě hostince.

Větší rozvoj turistiky je spojen s iniciativou Klubu československých turistů, který se zejména zaměřoval na pěší horskou turistiku. Do roku 1936 se mu podařilo ve spolupráci s místními úřady a lesní správou (4, s. 139) vybudovat hustou síť značených cest v délce

¹⁰ Jedná se o text z neknižního zdroje – zápis ze skautského deníku.

2000 km (3, s. 3) se stovkami informačních tabulek. K určení tras bylo užito klasické turistické značení, disponující 4 barvami užitými dle náročnosti a délky cesty. Systém značení byl sjednocen na celém území Československa. (5, s. 143)

Roku 1928 byla otevřena Jubilejní cesta, která měřila 343 km. (5, s. 6) Spojovala Užhorod a Boržavskou Poloninu, dále vedla přes Vrchovinu až do Jasině. Odtud vedla na nejvyšší horu Podkarpatské Rusi Hoverlu a následně podél hranice na vrch Pop Ivan. Stezka patřila mezi nejvýznamnější a byla otevřena ku příležitosti desátého výročí Československé republiky. (3, s. 3) Jen na Jubilejní stezku navazovalo 22 odboček v celkové délce cca 1000 km. (5, s. 6) Klub turistů radil návštěvníkům rozložit si trasu Jubilejní stezky na 13 doporučených úseků, přičemž jeden úsek znamenal 1 den cesty. (5, s. 131) „*Prohlédněte si údolí, kostelíky, klausury a projděte poloniny, poznejte lid, kroje atd.*“ (5, s. 135) Na konci každého dne čekalo na turisty ubytování. Pěší dovolenou po Jubilejní stezce však bylo možné si i zkrátit dle libosti s využitím železničního spojení či autobusu. (5, s. 131) Turisticky nejžádanější byly zejména pralesy, dřevěné vesničky, horské hřebeny, průsmyky, ale také vojenské hřbitovy, solné doly nebo vyvěrající minerální prameny. (3, s. 3)

K roku 1937 bylo evidováno na Podkarpatské Rusi 61 nocleháren se 475 lůžky, z nichž většinou disponoval KČST. Noclehárny obvykle sloužily pouze sezonně, ale 14 jich bylo určeno k celoročnímu provozu. Umístěny byly většinou ve školách, sokolovnách, po případě v hostincích. (6, s. 6) Klub turistů dále provozoval 17 chat a útulen, stanice KČST, restauraci v Nevickém nebo hotel v Rachově, dokonce i loděnici v Chustu. Počet rekreačních objektů se během první republiky stále postupně navyšoval. (6, s. 6)

Nemalým lákadlem turistů na Podkarpatské Rusi byly nízké ceny ubikace i potravin dané nízkou ekonomickou i životní úrovní obyvatel. Cena za pensi se pohybovala mezi 16,- a 22,- korunami za lůžko na den. Daly se dohodnout i výrazné slevy při ubytování více osob nebo při dlouhodobých pobytech. (4, s. 139) Některé služby oproti zbytku republiky byly navíc zdarma, např.: rybaření v obecních vodách ve Volovém nebo Třebušanech. (4, s. 139) Členové klubu československých turistů mohli využít slev i v jiných soukromých restauracích a objektech než jen těch pod správou KČST. (6, s. 6) Další výhodou pro členy registrovaných turistických klubů byly vzájemně zvýhodněné podmínky k přechodu hranice mezi Polskem, Rumunskem a Maďarskem. Překážkou rozvíjejícího se turismu byla stávající vízová povinnost pro všechny občany těchto zemí. Při zdolávání některých hřebenových horských stezek, popřípadě okružních cest, mnohdy docházelo k překročení státní hranice. Navíc bylo

žádoucí přilákat turisty právě i z našich sousedních zemí. Podkarpatská Rus z hlediska vzdáleností pro ně byla dostupnější než například pro Čechy. (4, s. 144)

KČST doporučoval turistům využít služeb místního Rusína pro větší komfort na cestách: „zná kraj, nese zavazadla, ví o kolibách, o jiném útulku i o pramenech, připraví oheň, je věrným průvodcem a sluhou“. (3, s. 3) Cena takové služby byla na dohodě. Nejčastější odměna činila cca 15,- korun za den. Pro delší cesty bylo doporučeno využít služeb koně i jeho majitele za cca 25,- korun denně. (3, s. 3) Místní obyvatelé také ubytovávali turisty v soukromí již za cenu kolem 5 korun za noc. (8, s. 134) Vzhledem k průměrné měsíční mzdě rolníka přibližně 550,- Kčs v Československu na počátku 30. let (6, s. 37), znamenalo využití takových služeb nemalý přivýdělek do rozpočtu místních obyvatel.

2.2 Turismus celoročně

Turistická rekreační střediska na Podkarpatské Rusi byla především cílena na pobyty během letní sezony. Postupně však sílil trend zpřístupňování především horského terénu a poskytování služeb i během zimních měsíců se službami zacílenými především na zimní lyžařskou turistiku nebo i sjezdové lyžování. Důkazem nám jsou inzerce dobové reklamy. „*Veliká část Podkarpatské Rusi skýtá výborný lyžařský terén, jednak proto, že je hornatá, jednak její podnebí je příznivé lyžařskému sportu, v zimě leží všude dosti plno sněhu, a to dlouhou dobu. Proto i hlavní město Užhorod poskytuje svému obyvatelstvu vhodnou příležitost k pěstování bílého sportu v bezprostřední blízkosti města [...]*“ (5, s. 130)

Část objektů v horských oblastech provozovaných KČST byla upravena k celoročnímu provozu. Podobně jako původní letoviska v užocké oblasti – Užok a Volosianka, která byla doporučována hlavně lyžařským začátečníkům. (5, s. 130) Pro náročnější nebo pokročilejší lyžaře postupně přibývaly i další chaty, které hojně používaly slogany k nalákání zimní klientely. Příkladem může být Měrkova chata v Poloninských Karpatech: „*PODKARPATSKÁ RUS – RÁJ LYŽAŘŮ! [...] Jedinečné lyžařské terény dají Vám užiti všechny radosti ,bílého opojení‘.*“ (5, s. 141) Dalším typickým příkladem je horská chata Pop Ivan u stejnojmenné hory: „*Turisté! Lyžaři! Vystupte na velkolepý, bájami opředený Pop Ivan 1940 m, zlatý hřeb tur na Rachovsku [...] Nedostižný vysokohorský lyžařský teren.*“ (5, s. 140) Měrkova chata navíc poskytovala služby cvičitele Svazu lyžařů ČSR, který byl na chatě stále přítomen a kdykoliv rekreačním k dispozici. (5, s. 141)

Cílem bylo v ideálním případě vytvořit síť v zimě udržovaných objektů podél stezek. Ty by umožnily hladké absolvování několikadenní túry po pohraničním hřebenu, která začínala na hoře Pop Ivan přes Mezipotoky a Černou Horu, Hoverlu na Měrkovu chatu a následně zpět do Rachova. Redakce časopisu *Zimní sport* (7/1937) však doporučuje i kratší půldenní nebo celodenní výlety. Například při pobytu u hory Pop Ivan výlet na horu Pietroš nebo Barlabáš. Dále třeba sjezd po rumunské hranici do Žerbanu dlouhý přibližně 4 km nebo z hřebenu přímo do Rachova cca 8 km. Popřípadě bylo možné využít ke sjezdu holé jižní svahy Popa Ivana vedoucí však do Rumunska. Proto bylo v takovém případě nutné opatřit si turistickou legitimaci k přechodu hranic. (5, s. 105)

2.3 Léčivé prameny

Velkým paradoxem je, že Podkarpatská Rus bohužel nedisponovala na rozdíl od zbytku republiky žádným vyspělým lázeňským střediskem, která byla jinak velmi populárním místem k léčení i rekreaci. Lázeňství v Čechách, ale i na Slovensku mělo již dlouholetou tradici s několika světoznámými vyhledávanými centry. K roku 1934 bylo na území Čech 31 lázeňských měst a center, na Moravě a Slezsku 13 a na Slovensku 40. Lázeňská centra byla pečlivě roztríděna podle diagnóz, se kterými se v nich pacienti léčili.¹¹ Léčebná voda měla několikero využití. Některé prameny byly určeny k pitné kúře, inhalaci nebo k léčebným koupelím – zejména v případě horkých pramenů. Některá lákala na doprovodnou léčbu čistým ovzduším. (13, s. 67) Lázeňským městům se zpravidla dařilo díky vysoké návštěvnosti. „[...] Považme, že úhrnná frekvence lázeňská za středně dobrý rok jest na 300 000 osob, z čehož přes 100 000 z ciziny – čítáme-li útratu hosta z ciziny v lázeňské léčbě u nás pouze 2000 Kč za dobu jeho pobytu, značí to přiron cizí valuty při 100 000 hostech 200 milionů Kč za 1 rok [...]“ (13, s. 5)

Díky příjmům a popularitě lázní byla města, kde prameny vyvěraly, obvykle plná lázeňských pavilonů, domů, hotelů a penzionů. Pro hosty byl samozřejmě připraven i doprovodný program nebo rekreační aktivity, jako například koncerty filharmonických orchestrů, hudební a taneční večírky, rybolov, jízda na koni, honba nebo výlety do okolí. Dále byly hostům k dispozici třeba tenisové kurty nebo plovárny. V každých lázních byl přítomen přiměřený počet lékařů a jiného zdravotnického personálu. Lázeňský provoz včetně programu a aktivit s tím spojených dával práci mnoha lidem.

Lázeňská města navíc vydělávala na lázeňských taxách, které se pohybovaly v řádu desítek korun a úhrady za léčbu některých klientů byly hrazeny z léčebných fondů, což prakticky zajišťovalo lázeňským městům nepřetržité a stálé příjmy. (13)

Geologické podloží Podkarpatské Rusi bylo velmi bohaté na léčivé minerální prameny, podobně jako na celém území republiky. Některé dokonce na několika místech samovolně vyvěraly. (13, s. 5) Prameny byly stejně jako ve zbytku republiky různých teplot i složení. Alkalické železité kyselky se nacházely v Užhorodu a jeho okolí, dále v okolí Svalavy nebo údolí Riky, Terebly, Teresvy a Tisy. Sírné prameny byly u Jasině, Majdanu, Sojmů nebo třeba Verecek. Solné prameny byly například u Rachova a Neresnice. Jodové prameny bylo možno

¹¹ V Karlových Varech se například léčily choroby žaludku, žlučníku nebo žlučovodu. (13, s. 45) V Mariánských lázních se léčila otylost, dále například nemoci srdce a krevního oběhu, střevní choroby. (13, s. 50) V lázních Luhačovice se pak pomáhalo pacientům především s astmatem a chorobami močového ústrojí. (13, s. 65)

najít poblíž Rachova, Biliny a Polany. U Užoku byl pramen arsenový, u Výškova pramen lithiový. Dohromady bylo možné napočítat kolem 400 vyvěrajících pramenů, většinou však zcela primitivně upravených. (3, s. 244)

Malé lázně se nacházely ve Slatinských Dolech. Zde byly Státní solné vanové lázně s léčivým solným bahnem otevřené mezi červnem a říjnem. Ubytování bylo možné ve dvou hotelech – Karpatia (9 pokojů), U nádraží (3 pokoje). Dále bylo možné se ubytovat v soukromých bytech za 7 Kč/ lůžko. Stravovat se bylo možné v parku v lázeňské restauraci (snídaně 1,50 Kč, oběd 7 Kč, večeře 5 Kč) nebo v restauraci Československý domov. (5, s. 95) Kromě výletu do blízké rumunské Marmarošské Sihoti to bylo z poskytovaných služeb prakticky vše. Malé lázně zde byly spíše jakýmsi doplňkem. Město hlavně profitovalo z těžby soli. Solné doly bylo turistům umožněno si prohlédnout za poplatek 5 Kč. (5, s. 95)

2.4 Dopad turismu

Češi ještě před vznikem Československa přicházeli do styku s obyvateli budoucí Podkarpatské Rusi velmi málo, spíše výjimečně. Jednalo se především o kontakty jednotlivců. O tomto území psali prakticky jen slavisté, etnografové a cestovatelé, kteří se zabývali Slovany a jejich kulturou. V menší míře, ještě před rakousko-uherským vyrovnáním, se do této části Uher, stejně jako jiných částí monarchie, vysílali čeští úředníci, zaměstnanci lesní správy nebo učitelé. (4, s. 30)

Situace se dramaticky změnila v roce 1919 s připojením tohoto území k Československu. Od té doby můžeme pozorovat ohromnou pozornost zbytku republiky, která se k tomuto území upřela, ať už formou reklamy, informačních tiskovin, novinových a časopiseckých článků nebo beletrie. Češi si dobře uvědomovali velice slabé ekonomické poměry místních obyvatel a svůj zájem o nově připojenou oblast chápali i jako pomoc či určité civilizační poslání. (1, s. 12) Autor dobové eseje Dr. František Gabriel situaci zhodnotil takto: „[...] *A bylo by zapotřebí, aby těchto turistů přicházelo do tohoto kraje co možná nejvíce: volá po tom hospodářský zájem této země a potřeba sblížení zdejšího obyvatelstva s ostatními zeměmi našeho státu [...]*“ (2, s. 325) Snahy o sblížení obyvatel jsou zcela patrné i z dobových propagačních článků, i když se nejednalo o přímý apel: „[...] *A ještě jedna prosba: fotografujete-li kroje či jejich nositele, nezapomeňte jim zaslat na památku snímek. Zvláště to učiňte tehdy, když jste jim to přislíbili.*“ (5, s. 135)

Turisty, kromě malebné místní krajiny, zajímal právě také folklor, způsob života, potažmo výrobní technologie místních obyvatel. (14, s. 207) Tamní venkovští lidé přítomnosti a zájmu turistů příliš nerozuměli, protože se většina z nich pohybovala celý život jen v blízkosti svého bydliště. I když turismus byl pro obyvatele Podkarpatska neznámý pojem, naučili se stále čtenějších návštěv využívat. Prodávali části krojů, výšivky, koberce, dřevorezby, košíkářské zboží, zdobená vajíčka nebo i keramiku. (14, s. 208) Profit z prodeje vedl k postupnému rozvoji domácího lidově řemeslného průmyslu. (14, s. 208) Dále si přivydělávali i již zmíněnými službami průvodce, nosiče nebo poskytováním ubytování v soukromí. To zejména tam, kde chyběly hotely, chaty nebo jiné ubikace. Také prodávali domácí potravinářské výrobky. (4, s. 145)

I přesto, že turistický zájem o Podkarpatskou Rus byl velký a během československé éry stále rostl, celkové příjmy z turistického ruchu v této oblasti, i přes intenzivní reklamu a propagaci, byly nízké.¹² (4, s. 145) Mezi nejvyhledávanější oblasti patřilo Rachovsko. V eseji Dr. Jaroslava Zatloukala z první poloviny 30. let se dozvídáme: „[...] *Letošního roku navštívilo tento kraj [Rachovsko] 14 000 osob, mezi nimiž bylo mnoho říšských Němců a Poláků. Bylo sem dovezeno asi 1 400 000 Kč.*“ (2, s. 10) Jiná shrnující čísla nebo statistiky se mi nepodařilo dohledat.

¹² J. Rychlík a M. Rychlíková, Podkarpatská Rus v dějinách Československa (1918-1946), uvádějí tuto informaci bez dalšího odkazu či zdroje.

Závěr

Od reforem, které na Podkarpatské Rusi již od připojení probíhaly, měl celý stát velká očekávání. Reformy sice přinesly své výsledky, mnohdy se ale nepodařilo je dotáhnout do konce nebo se minuly svým účinkem. Mezi hlavní cíle, které si Československo vytyčilo, patřilo výrazné zlepšení dopravní infrastruktury, která měla být základem i nástrojem k realizaci dalších reforem. Druhou prioritou byla snaha o co možná nejužší sblížení obyvatel, kterého mělo být dosaženo hlavně pomocí cestovního ruchu.

Oba plány měly pouze dílčí úspěchy. V dopravě měly vedoucí postavení hlavně železnice. I když byly na Podkarpatské Rusi vybudovány zcela nové státní silnice, které měly ve finále lepší kvalitu a úroveň než většina silnic v Čechách, své uplatnění našly hlavně tam, kudy železnice nevedla. (14, s. 140)

Ještě snad větším problémem byl nevýhodný tvar republiky a s tím spojená velká vzdálenost mezi západními a východními regiony státu. I přes veškerou snahu se nepodařilo prvorepublikovému Československu za svoji éru největší problém s časovou náročností dopravy mezi Prahou a Podkarpatskou Rusí překonat. „[...] *Proto jezdí jedni do Pešti, Češi a státní zaměstnanci pak jezdí [do Prahy] jen v nejnnutnějších případech. Důležitější důsledek je to, že by se východ připoutal úžeji k západu, že by se invase myšlenek z jihu omezila na nejmenší míru, naproti tomu by se však uspokojivě a skutečně živě rozprostřela na Podkarpatské Rusi myšlenka našeho státu. [...] Uvážíme-li pak ještě, že v cestovních nákladech je rozdíl téměř dvě třetiny, porozumíme, proč Podkarpatská Rus inklinuje k Pešti, která celkově naší neohebnosti dovede výhodně zužitkovati pro svoje potřeby [...]*“ (2, s. 175)

Částečné řešení problému se vzdáleností a s tím spojenou časovou náročností měla přinést rozvíjející se civilní letecká doprava. Bylo zde však několik zásadních překážek, které bránily plnému aktuálnímu využití, jako například omezená frekvence letů vzhledem k počasí a ročnímu období, značná finanční náročnost a v neposlední řadě i malá kapacita letounů. Proto se s rozvojem letecké dopravy počítalo spíše do budoucna, i vzhledem k rozvoji regionu a úrovni nabízených služeb. Tento záměr uvádí v dobové eseji Dr. E. Zimmerler: „[...] *Nejlepším prostředkem k tomu [rozvoji] bude letectví, jemuž správa státní věnuje velkou pozornost. Pomalu, ale jistě zvyká si občanstvo na cestování letadlem a přijde jistě k poznání*

a ocenění turistiky v Podkarpatské Rusi, jak se stává vždy více i na Slovensku, zvláště když i na Podkarpatské Rusi bude se rozvíjeti lázeňství a průmysl hostinský [...].“ (2, s. 143)

Kýženého výsledku se však nedočkal ani turismus. Návštěva Podkarpatska byla převážně záležitostí nižší a střední vrstvy obyvatel. Podkarpatská Rus lákala spíše na krásy nedotčené krajiny a svébytnost místního obyvatelstva, přičemž odvětví služeb, které by mělo potenciál přinést Podkarpatsku finanční profit, prakticky chybělo. Proto se nedařilo nalákat dlouhodobě bohatší klientelu, která by byla ochotna utratit větší obnos peněz. Podkarpatská Rus prakticky nedisponovala ubytovacími zařízeními, která by byla schopna nabídnout vyšší standart, natož luxus. Hotely nabízející srovnatelnou úroveň se zbytkem Evropy se nacházely pouze ve velkých městech a v malém počtu, navíc jejich možnosti limitovala velice omezená kapacita. Na konci 30. let se v Užhorodě nacházelo 5 hotelů, přičemž největší kapacitu měl hotel Koruna s 82 lůžky. V Mukačevu pouze hotel Zirka s 70 lůžky, v Berehovu hotely - Grand (40 lůžek) a Donáth (26 lůžek). V ostatních městech byla situace podobná, spíše horší. (4, s. 145)

V tomto ohledu by se dalo jako největší selhání zhodnotit velice slabě rozvinuté lázeňství. Podkarpatsko mělo obrovský potenciál léčebných pramenů, které mohly přispět k nemalému ekonomickému pozvednutí celého regionu podobně jako ve zbytku Československa. Tato možnost však byla investory naprosto promarněna.

Ve své práci se mi podařilo vytvořit ucelenou syntézu pramenů v oblastech dopravy i turismu obohacenou a podpořenou o dobové materiály. Zmapoval jsem vývoj reforem během 20. a 30. let 20. století včetně výchozího stavu při připojení Podkarpatské Rusi k Československu, doplněný o stav za Rakousko-Uherska.

Rozvržení podkapitol plně pokrývá celé téma ve všech jeho aspektech. Stav železničních drah se mi podařilo kompletně zmapovat u normálněrozchodných tratí a v základních obrysech uvést problematiku tratí úzkorozchodných i se signifikantními příklady (zde je vzhledem k ohromnému množství tratí materiál velice rozsáhlý) do problematiky tratí úzkorozchodných. Při studiu problematiky úzkorozchodných tratí jsem se potýkal s problémem překladu názvů z maďarštiny. Karel Beneš v publikaci *Železnice na Podkarpatské Rusi* často uvádí pouze názvy původní (maďarské) nebo ty novodobé, přičemž některá města změnila úplně svůj název hned několikrát během krátkého období. Kromě toho nebylo vždy zcela zřejmé, kudy skutečně ta která železnice vedla a jak na sebe vzájemně navazovaly, což moji práci značně zkomplikovalo. Navíc v publikaci J. Rychlíka

a M. Rychlíkové *Podkarpatská Rus v dějinách Československa (1918-1946)* bylo uvedeno množství neúplných nebo zavádějících informací, které jsem musel následně z několika dalších zdrojů ověřovat. Příkladem může být chybějící mezipřistání v Brně na osobní letecké lince z Prahy do Užhorodu, nesrovnalosti ohledně prvních úzkokolejných tratí na Zakarpatí nebo ne zcela podložené údaje o příjmech z tamního turismu.

V oblasti silniční dopravy jsem podrobně popsal hierarchii silnic v Československu, věnoval jsem se detailněji státním silnicím, včetně technologií jejich výstavby, a následně jsem demonstroval jejich využití na příkladu autobusové dopravy. Silnice nižších tříd se mi podařilo zmapovat pouze rámcově z důvodu absence materiálů a mnohem nižší důležitosti. V letecké dopravě jsem se zabýval spojením napříč republikou, včetně užitých letounů, dispozic, frekvencí letů i nevýhod spojení.

V kapitole Turismus se mi podařilo zhodnotit proces sílícího cestovního ruchu, zvláštní pozornost jsem věnoval činnosti KČST. Kromě toho jsem zhodnotil tuzemské vnímání Podkarpatské Rusi včetně odrazu tohoto regionu v tvorbě českých autorů. Detailně jsem zmapoval potenciál i slabiny cestovního ruchu na Podkarpatsku i promarněné příležitosti.

Svoji bakalářskou práci považuji za základní studii, která může posloužit jako základ například pro podrobnou analýzu nařízení nebo dokumentů, které se týkají reforem v oblasti dopravy a turismu na Podkarpatské Rusi. Dále je možné zkoumat i zapojení místních orgánů a organizací. Vhodné by bylo doplnění o více archivních materiálů, jak z centrálních zdrojů, například ministerstev, tak tamních archivů.

Seznam použitých pramenů a literatury

Odborná literatura

(6) AUGUSTA, Pavel a František HONZÁK. *Československo 1918-1938*. Ilustroval Milan FIBIGER, ilustroval Magdalena MARTÍNKOVÁ. Praha: Albatros, 1992. Klub mladých čtenářů (Albatros). ISBN 80-00-00311-2.

Vznik ČSR 1918 a Podkarpatská Rus: sborník z mezinárodní konference v Praze. Redaktor Miroslav Balcar. Praha: Česká expedice, 1999 ISBN 80-85281-61-9.

(7) BENEŠ, Karel. *Železnice na Podkarpatské Rusi*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, 1995. ISBN 80-85884-32-1.

(1) FASORA, Lukáš. *Podkarpatská Rus v dějinách Československa*. Brno: CERM, 1998. ITEM. ISBN 80-7204-104-5.

(14) HRBEK, Antonín. *Podkarpatská Rus: stoleté výročí vzniku*. Olomouc: Poznání, 2018. ISBN 978-80-87419-70-0.

(9) KOVAŘÍK, Josef. *Vztahy Československa a Rumunska v letech 1920-1924*. Brno, 2016. Magisterská práce. Masarykova univerzita. Fakulta sociálních studií.

(20) KRABSOVÁ, Veronika. *Prostor Zakarpatska v české literatuře*. Praha, 2012. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze. Pedagogická fakulta.

Podkarpatská Rus a Československo: sborník ze studentské vědecké konference. Redaktor Jan Morávek. Hradec Králové, 1997

PRŮCHA, Václav. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992*. Brno: Doplněk, 2004. ISBN 80-7239-147-X.

(17) RUX, Jaromír. *Dějiny turismu: vysokoškolská skripta*. Jihlava: Vysoká škola polytechnická Jihlava, 2014. ISBN 978-80-87035-92-4.

(4) RYCHLÍK, Jan a Magdaléna RYCHLÍKOVÁ. *Podkarpatská Rus v dějinách Československa 1918-1946*. Praha: Vyšehrad, 2016. ISBN 978-80-7429-556-0.

(22) ŠEDAJOVÁ, Eva. *Analýza cestovního ruchu v České republice a německy mluvících zemích*. Jihlava, 2009. Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra cestovního ruchu

(16) ŠOREL, Václav. *Letadla československých pilotů*. Ilustroval Jaroslav VELC. Praha: Albatros, 1986.

WAGNER, Wilhelm J. *Habsburská monarchie: dějiny Rakouska-Uherska slovem i obrazem*. Praha: Knižní klub, 2011. ISBN 978-80-242-3064-1.

(15) Historie ČSA - díl 1. 1923-1939 - CzechAirliners. ENCYKLOPEDIE LETADEL - CzechAirliners [online]. Copyright © Czechairliners.net [cit. 20.04.2018]. Dostupné z: <https://www.czechairliners.net/index.php/archiv-clanku-1/1047-historie-csa-dil-1-1923-1939.html>

(18) Historie - Vysoké Tatry. Vysoké Tatry [online]. Copyright © 2005 [cit. 15.04.2018]. Dostupné z: <https://www.vt.sk/cs/hory/region-vysoke-tatry/historie/>

(10) Parostroj [online]. [cit. 15.04.2018]. Dostupné z: https://www.parostroj.net/historie/Zeleznice_Slov_P_Rus/Slovensko.htm

(12) Železničář | Nejdelší trasa první republiky: rychlíky z Prahy do Jasini . [online]. [cit. 15.04.2018]. Dostupné z: <https://zeleznicar.cd.cz/zeleznicar/historie/nejdelsi-trasa-prvni-republiky--rychliky-z-prahy-do-jasini-/-2460/24,0,,/>

Dobové zdroje

BENEŠ, Edvard. Podkarpatsko a jeho vztah k Československu. 2. vyd. Praha: Česká expedice, 1996. Podkarpatská Rus. ISBN 80-85281-37-6.

(3) DOSTÁL, Jaroslav. *Knižnice Klubu československých turistů: Svazek šestý*. Praha, 1936

(21) KASALICKÝ, Karel. *Z Užhorodu pěšky na Hoverlu: cestopis*. Užhorod, 1928.

KOŽMÍNOVÁ, Amálie. *Podkarpatská Rus: práce a život lidu po stránce kulturní, hospodářské a národopisné*. Praha: A. Kožmínová, 1922.

(8) NEUMANN, Stanislav Kostka. *Československá cesta: deník cesty kolem republiky od 28. dubna do 28. října 1933*. Praha: Svoboda, 1952.

NEVYHOŠTĚNÝ, Josef. *Financem na Podkarpatské Rusi*. Praha: Radan Lášek - Codyprint, 2002. ISBN 80-902964-3-2.

(19) OLBRACHT, Ivan. *Nikola Šuhaj loupežník*. Ilustroval Karel ŠTIKA. Praha: Naše vojsko, 1954

(5) ŠTĚPÁNEK, Petr. *Podkarpatská Rus v letech 1919-1939*. Náchod: Konting, 2008. ISBN 978-80-903308-2-5.

(13) ŠOLC a ŠIMÁČEK, *Československé lázně*. Praha, 1934

(2) *Podkarpatská Rus: sborník hospodářského, kulturního a politického poznání Podkarpatské Rusi*. Redaktor Jaroslav ZATLOUKAL. Užhorod: Klub T.G. Masaryka, c2005.

Archivní materiály

(11) Digitální depozitář, Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky, Národní shromáždění československé 1918-1920, tisk 2213 vládní návrh, Praha, 5.1.1920. [cit. 08.04.2018]. Dostupné z: http://www.psp.cz/eknih/1918ns/ps/tisky/t2213_00.htm