

**Jan Antonín Bat'a**

**Budujme stát**  
(pro 40,000.000 lidí)

Recenze

1938 / 2010

Řekne-li se *Baťa* jako synonymum úspěšného moderního globálního podnikání, většina si zřejmě vybaví Tomáše Baťu (1876 - 1932) - zakladatele firmy, nebo jeho syna Tomáše Jana Baťu (1914 - 2008), známého jako Tomáš Baťa junior. Méně známou postavou této slavné podnikatelské dynastie je nevlastní bratr Tomáše Bati (měli společného pouze otce) Jan Antonín Baťa, který po tragické smrti Tomáše Bati (seniora) převzal vedení firmy.

Když se Jan Antonín Baťa 7. března 1898 v Uherském Hradišti narodil (původně jako Jan Karel - později si změnil své jméno po svém otci na Jan Antonín Baťa), jeho starší bratr již čtyři roky podnikal. Tomáš Baťa založil firmu v roce 1894 ve svých 18 letech. Vzhledem k tomu, že tehdy se plnoletosti dosahovalo až v 21 letech, nemohl být ještě držitelem živnosti.<sup>1</sup> Tím byl jeho starší bratr Antonín.

Když firma Baťa v roce 1914 získala významnou zakázku, která pro ni znamenala velký zlom, byl již Jan A. Baťa ve Zlíně, kam přišel z Hradiště rok předtím ve svých 15 letech. Již v tomto věku vedl diskuze se svým o 22 let starším bratrem, se kterým ne vždy souhlasil. A to nejen tehdy ve svém mladistvém věku, ale i později po návratu do Zlína ze zahraničních cest, kam odjel na zkušenou.

V zahraničí prošel tvrdou školou – pracoval v několika německých továrnách, poté se přesunul do Spojených států a následně nějakou dobu pracoval ve firemní filiálce v Londýně. Zkušenosti, které takto získal (byly u nás v té době poměrně originální a ojedinělé), později dokonale zužitkoval při řízení podniku.

Po odchodu z Němci okupovaného Československa (13. března 1939 odletěl do Británie, potom do Ameriky) se nakonec v roce 1941 usadil v Brazílii, kde se mimo jiné angažoval v osídlování brazilského vnitrozemí. Založil zde několik nových měst. V jednom z nich, v Batatubě, 23. srpna 1965 zemřel.

Třebaže autorství knihy *Budujme stát*, která popisuje mnohé národohospodářské problémy (nejen) té doby a předkládá vizi jejich řešení, je přiznáno pouze Janu A. Baťovi, na analýzách ekonomicko-sociálního prostředí v tehdejší Československu a v Evropě<sup>2</sup> (a to ne prioritně pro knihu, ale hlavně pro další rozvoj firmy Baťa a národního hospodářství) se podílelo celé tehdejší vedení firmy a další spolupracovníci a experti uvedení pouze v tiráži na konci knihy.<sup>3</sup> Jedním z hlavních autorů byl Josef Hlavnička, který byl považován za nositele strategických myšlenek.

V úvodních slovech k II. vydání (str. 6) se Jan A. Baťa zmiňuje, že knihu sepsal na popud tehdejšího prezidenta republiky Dr. Edvarda Beneše. Paradoxně právě špatné vztahy s tímto státníkem byly zřejmě jednou z příčin problémů, které měl Jan A. Baťa v době války s exilovou vládou v Londýně. Tyto špatné vztahy s prezidentem Benešem měly údajně svůj

---

<sup>1</sup> Jediným majitelem firmy se stal Tomáš Baťa v roce 1908. Rok před jeho smrtí, tj. v roce 1931, byla firma transformována na akciovou společnost.

<sup>2</sup> O tom, že ve Zlíně byli opravdu dobře informováni o hospodářském dění v zahraničí, svědčí např. zmínka o přípravě sériové výroby malého lidového vozu v Německu (str. 108), pozdějšího celosvětově veleúspěšného VW Brouka – jednoho ze symbolů poválečného německého hospodářského zázraku, byť jeho příprava začala již několik let před válkou a první vozy byly vyrobeny v roce 1939. Válkou přerušena civilní výroba pak byla obnovena v roce 1946. Překvapivě ale v knize není ani zmínka o starším podobném (konkurenčním) domácím projektu Tatry V570 – lidového vozu ze severomoravské Kopřivnice, k jehož sériové výrobě nikdy nedošlo.

<sup>3</sup> Jan A. Baťa sice v předmluvě píše: „O všech technických projektech a návrzích, jež dále uvádím, hovořil jsem s četnými významnými osobnostmi naší republiky; nejvážnější vznikly přímo z jejich podnětů.“ (str. 3), sám ale v textu knihy nikoho konkrétně nejmenuje.

počátek v roce 1935, kdy Jan A. Baťa váhal s odmítnutím kandidatury na prezidenta republiky. Měl být tehdy právě Benešovým protikandidátem. Po celé válečné období pak Jan A. Baťa mohl podporovat zahraniční československou vládu pouze neoficiálně. Oficiální podpora mu kvůli letitým osobním nesympatiím prezidenta Beneše nebyla umožněna. To vše se Janu A. Baťovi přičetlo k tíži po skončení války a bylo jedním z důvodů, proč se Jan A. Baťa po osvobození do vlasti již nikdy nevrátil.

Kniha *Budujme stát pro 40 000 000 lidí* vyšla poprvé v roce 1937 v rozsahu 158 stran. V roce 1938, kdy Československá republika měla za sebou 20 let existence<sup>4</sup> - tak jako my dnes máme za sebou 20 let vývoje svobodné společnosti, pak vychází II. rozšířené a revidované vydání o 184 stranách.

Podobností s naší současností, které činí tuto knihu stále aktuální, je ale mnohem více. Například podobnost „Státní investiční komise, jejímž členem (jak J. A. Baťa píše) mám čest být, ... utvořena vedoucími muži našeho státu ...“ (str. 3) s poradním orgánem vlády NERV (Nezávislá ekonomická rada vlády) z poslední doby. Mimochodem Jan Antonín Baťa byl i v Brazílii poradcem několika brazilských prezidentů.

Jan A. Baťa byl vynikajícím manažerem. Jednu ze základních manažerských zásad: *rozděl jeden velký úkol na několik menších* v knize názorně demonstruje nejprve obecně: „...musíme si především spolehlivým rozbořem vytknouti úkoly, rozvrhnouti si časový plán pro jejich uskutečnění a najít ty, kdož jsou schopni za jeho provedení převzít odpovědnost.“ (str. 14) a potom i konkrétně: „Vybudování velké plavební cesty je konečným cílem v naší vodní dopravě. Nežli toho dosáhneme, je naléhavě nutno současně se stavbami regulačními a melioračními vybudovati malou plavbu. ... Prvním z takovým malých plavebních kanálů je právě dokončená vodní cesta z Otrokovic do Rohatce, ...“ (str. 64)

Stavba této vodní cesty byla zahájena 16. října 1934 a dokončena na podzim roku 1938. Oficiální název zněl Vnitrozemský kanál. Lidé jej ovšem začali nazývat Baťův kanál, protože bez Bati by se bývalo postavilo pouze závlahové zařízení. Náklady na výstavbu ale nesla ze 75 % země Moravskoslezská, která financovala výstavbu kanálu pro zajištění závlah. Firma Baťa investovala výstavbu plavebních komor, což činilo zbylých 25 % nákladů.

Tak trochu v duchu rozdělení velkého úkolu na několik menších je i návrh na postupné<sup>5</sup> tarifní sblížení. Ono tarifní sblížení, jak je v knize popisováno, ovšem trochu připomíná umělou regulaci cen a striktně liberálním ekonomům by se zřejmě nemuselo líbit. Naopak liberální ekonomové by jistě s Janem A. Baťou souhlasili v tom, že stát nemá „dělat lidem chůvu“. (str. 7)

V kapitole věnované vodnímu hospodářství Jan A. Baťa prakticky prezentuje i další důležitou manažerskou zásadu: *proměň nevýhodu ve výhodu*, když upozorňuje na nebezpečí povodní na řece Moravě a jejích přítocích a předkládá řešení v podobě stavby přehrad, nádrží a kanálů, které nejenom poslouží jako zdroj vody pro zavlažování zemědělské půdy v Moravském

---

<sup>4</sup> Jan A. Baťa nazývá tato léta *léty učednickými* (str. 9)

Důležité politické události prvních pěti let samostatného Československa popisuje v několikasvazkovém díle nazvaném *Budování státu* český novinář a publicista Ferdinand Peroutka (1895 - 1978). Podobnost názvu Baťovy knihy s názvem Peroutkova stěžejního díla, které v letech 1932 - 1938 vycházelo v sešitech a v letech 1933 - 1936 knižně, mohla být zcela záměrná. S poúnorovými hesly „Buduj vlast ...“ podobnost názvu Baťovy knihy již nijak nesouvisí.

<sup>5</sup> jak sám Jan A. Baťa píše *po etapách* (str. 93)

úvalu a „jsou základní podmínkou pro uskutečnění velkých kanálů, jimiž se naší republice dostane rozhodujícího postavení ve vodním spojení moře Baltického s mořem Černým“ (str. 52), ale také ochrání „před záplavami, ohrožujícími hustě zalidněný kraj.“ (str. 51)

Myšlenka vybudování sítě vodních cest se vůbec nezdá být nereálná. Parametry v knize navrhovaných kanálů a průplavů na našem území, jako výškové rozdíly (převýšení) a hustota plavebních komor, jsou srovnatelné nebo příznivější než u popisovaných již fungujících plavebních kanálů v zahraničí. (str. 73 a 75)

Citace tehdejšího ministerského předsedy Dr. Milana Hodži v úvodu kapitoly věnované motorismu vypovídá o úrovni motorismu (zejména o stáří vozového parku) v Československu ve druhé polovině 30. let. Zajímavá jsou i opatrně „diplomatická“ slova ministra financí Dr. Karla Trapla o *neuzavírání se* před novou úpravou daňového a odpisového zvýhodnění nových motorových vozidel a stále aktuální jsou slova ministra sociální péče Ing. Jaromíra Nečase o úpadku našeho automobilismu.

V knize se objevují pořád ty stejné bolesti a stesky jako dnes – zastaralý vozový park (jehož obnově by měl napomoci stát daňovými úlevami pro ty, kdo si koupí nové motorové vozidlo, zkrácením doby odpisování<sup>6</sup>) a špatný stav silnic. Senátor V. Klofáč se kromě poskytnutí daňových úlev pro nové majitele vozů a zjednodušení administrativy (neboť se domnívá, že „žádný motorista se již nemůže ve spleti různých předpisů, nařízení, dodatků atd. vyznat.“) vyslovuje také za „zrušení zákona o povinném míšení lihu a benzínu“! (str. 102)

Aktivní zásahy státu do cen obsahují i některé návrhy Dr. J. Třebického – předsedy Ústředí obchodních komor a sice: „snížit cenu pohonné směsi na 1·80 Kč“ a „snížit cenu aut tak, aby se prodalo nejméně 50.000 nových vozů ročně; cena lidového vozu by neměla přesahovat 10.000 Kč.“ Obojí by bylo vcelku v pořádku, pokud by onoho snížení cen mělo být dosaženo snížením daní a/nebo snížením či úplným zrušením dovozních cel; nebylo by ale v pořádku, kdyby snížení konečné prodejní ceny mělo být dosaženo striktním stanovením nejvyšší možné ceny státem a/nebo státní dotací.

Požadovaná cena nového cenově snadno dostupného auta maximálně 10.000 Kč při na jiném místě knihy zmiňovaném průměrném ročním příjmu zhruba 5.000,- Kč (str. 182) znamená, že jeden člověk by na něj musel šetřit dva roky za předpokladu, že by neměl žádné jiné náklady a výdaje (což je nepravděpodobné). Dnes je to stejné, ne-li lepší.

Jiné návrhy Dr. Třebického působí dojmem nabádání veřejné správy k podnikání: „vybudovat síť levných správkáren a vystavět síť moderních garáží v každém městě s podporou veřejné správy a za podmínky, že garážovací poplatek nebude vyšší než 100 Kč měsíčně“ (str. 103), což je neliberální požadavek, který opět obnáší i omezování volného trhu tím, že stát stanoví nejvyšší možné ceny.

Naopak tak často se opakující požadavek snížení daňového zatížení provozu a uvolnění autodopravy ode všech nynějších zákonných omezení (str. 103) je zcela v souladu s liberálními zásadami. Jan A. Baťa se v kapitole věnované motorismu opět jednoznačně neprofiluje jako liberál, protože ve shrnutí požadavků jak pomoci československým motoristům na závěr kapitoly v podstatě opakuje 10 požadavků Dr. Třebického.

---

<sup>6</sup> dnes případně zavedením tzv. „šrotového“ apod.

V kapitole o zemědělství, tedy v jiné souvislosti, Jan A. Baťa píše: „... opatření lze přijati jen jako přechodné, když jde o přechodnou pomoc oboru, o kterém víme, že si později pomůže sám k vyšší výkonnosti.“ (str. 129) Zřejmě totéž měl na mysli, když navrhoval některá (neliberální) opatření na podporu automobilismu.

Když Jan A. Baťa napsal, že: „Teprve dopravní prostředky rozmnožují pracovní příležitosti.“ (str. 67), měl zřejmě více na mysli dopravu surovin, materiálu a zboží než mobilitu pracovních sil v podobě každodenního dojíždění lidí za prací. Kromě dopravních prostředků je ale potřeba i síť kvalitních dálkových silnic, čehož si byl Jan A. Baťa rovněž vědom. Navrhovaná *autostrada* napříč republikou, slovo *dálnice* se tehdy ještě nepoužívalo (byť údajně vzniklo již ve 30. letech minulého století), která by podle Bati mohla být hotová i za pouhý jeden rok, byla plánována z Chebu do Velkého Bočkova (na dnešních ukrajinsko-rumunských hranicích, tehdy na Podkarpatské Rusi) a její délka byla přibližně 1 000 km!

Baťa zcela otevřeně hovoří o zpoplatnění užívání *silniční magistrály* (druhý pojem, který používá pro dálnici) od kilometru a vypočítává náklady, výnosy a úspory pro motoristy (str. 40 - 41). Pravděpodobně se domníval, že cizí vozidla ujedou v průměru o 50 % více kilometrů než vozidla domácí, nebo zamýšlel pro vozidla cizích státních příslušníků 50% přírážku na kilometrovou sazbu.

Druhá varianta je méně pravděpodobná, protože Jan Antonín Baťa byl velmi kosmopolitní člověk hovořící několika jazyky a otevřený mezinárodnímu obchodu. Určitě neměl zájem jakkoli znevýhodňovat cizince cestující po našem území.<sup>7</sup> V rámci rozvoje firmy uskutečnil začátkem roku 1937 leteckou cestu kolem světa trvající čtyři měsíce, během níž navštívil firemní pobočky, hledal nové dodavatele i uzavíral nové kontrakty.<sup>8</sup>

Jan A. Baťa (ostatně jako všichni Baťové) byl rozhodně nakloněn zahraničnímu obchodu. Československo ve své knize označuje za *vývozní stát*. Na dvou místech knihy zmiňuje potřebu zvyšování úrovně znalostí cizích jazyků. Požaduje jak zvýšení počtu hodin výuky cizích jazyků na školách (str. 179) a mezinárodní dohodu o výměně obchodního dorostu na praxi (str. 180), tak soustavné jazykové školení telefonního personálu (str. 116), což pro dnešní dobu lze zobecnit na soustavné jazykové školení všech, kteří při výkonu své práce přicházejí nebo by mohli přijít do styku s cizinci.

„Export“ podle Bati „znamená nejvyšší druh obchodu, protože v něm má zákazník nejvíce svobodné volby při nákupu a rozhoduje se jen podle míry služby, ceny a jakosti. To ale znamená, že národ, který výrobně vospěje až k exportu, je hospodářsky nejbezpečnější a nejlépe zaměstnán.“ (str. 134) a na jiném místě knihy si J. A. Baťa stěžuje, že: „Naše průmyslové a obchodní podnikání přetíženo daněmi a předháněnými konkurenty ze států s nízkými daněmi nemůže proniknout na světový trh tak, abychom se trvale zbavili nezaměstnanosti.“ (str. 164)

<sup>7</sup> Byť jistou nevýhodou pro zahraniční motoristy (nejen z evropského kontinentu) mohlo být to, že se u nás jezdilo vlevo. Původně se jezdilo vlevo téměř všude, ale postupem po 1. světové válce přecházela většina zemí na pravostranný provoz. Německo již ve 20. letech. Československo se k tomu ve stejné době také zavázalo, ale přechod byl pořád odkládán. Údajně se počítalo s rokem 1939, ovšem nikoliv s tím, že pravostranný provoz zavedou po obsazení Čech a Moravy Němci. Tou dobou už jezdila vpravo téměř celá kontinentální Evropa. (Jako poslední v Evropě přešly na pravostranný provoz Švédsko a Island koncem 60. let. O změně uvažovali ve stejné době také Britové, ale nakonec od tohoto záměru ustoupili vzhledem k výši odhadovaných nákladů.)

<sup>8</sup> Z této cesty vznikl filmový dokument, bohatá fotodokumentace a cestopisná kniha s názvem *Za obchodem kolem světa* (Tisk Zlín 1937, 260 stran a fotografická příloha).

To, že naše hospodářství nemá jinou volbu než být proexportně orientováno, Jan A. Baťa několikrát opakuje a zdůrazňuje. Zároveň nikde nenabádá k tzv. nákupnímu patriotizmu (ekonomickému vlastenectví) – tedy ke kupování zboží vyrobeného výhradně v domácích podnicích, případně z domácích zdrojů a surovin.

Ačkoliv v případě zemědělských produktů evidentně podporuje soběstačnost,<sup>9</sup> před dovozem kvalitních průmyslových výrobků ze zahraničí se rozhodně neuzavíral. (Ono to ani není možné, protože pouhý vývoz bez dovozu tento vývoz zahraničním odběratelům neustále zdražuje.) Meziválečné Československo se ale politikou ochranných cel a dovozních zákazů pokoušelo stát nezávislým na zahraničí. Jan A. Baťa se několikrát ve své knize vyslovuje pro zrušení (nebo alespoň snížení) dovozních cel a dovozních kvót. Navrhuje zrušit činnost dovozní komise a povolovací řízení pro dovoz strojů všeho druhu, „neboť zde překáží dovozní komise modernisování průmyslu a obchodu.“ (str. 173)

Udivuje 300% clo na dovoz aut jako ochrana domácí výroby<sup>10</sup> (str. 173) a překvapuje, že ještě před 70 lety se u nás snad objevoval názor, jenž hlásali v Anglii tzv. luddité na začátku 19. stol. a sice, že stroje a moderní technika vůbec berou lidem práci. (str. 7 a 119) Toto zjištění je možná o něco méně překvapující, uvážíme-li, že ještě v roce 1945 v agenturním novinovém sloupku z 18. září první dáma USA, Eleanor Rooseveltová, napsala: „... Dnes si prostě nemůžeme dovolit vyvíjet další zařízení šetřící práci. ... Dnes jsme dosáhli bodu, kdy jsou stroje šetřící práci prospěšné pouze tehdy, nepřivodí-li propouštění zaměstnanců z práce.“<sup>11</sup> Jan Baťa tento názor samozřejmě popírá. Již jeho starší bratr Tomáš Baťa razil heslo: „Lidem myšlení, strojům dřinu.“

Janem Antonínem Baťou popisovaná forma finanční podpory vědeckého výzkumu nápadně připomíná dnes zaznívající návrhy, aby stát financoval pouze základní výzkum a aplikovaný výzkum byl plně v soukromých rukou financován podniky, které jeho výsledky zužitkují a obchodně zhodnotí.

Baťa hovoří o *převaze*, kterou by měl mít *vliv státu ve výzkumnictví velkorysém*, „jehož cílem je prozkoumání země i podzemí a využití přírodních sil“ a o *vlivu soukromých zájemců ve výzkumnictví detailním*. „V prvním má převahu vliv státu, ve druhém vliv soukromých zájemců. Prvé objevuje a hromadí materiál, druhé objevuje způsoby, jak jej co nejvíce zušlechtit, jak z něho co nejvíce vytěžit a jak za něj co nejvíc stržít.“ (str. 122)

O tom, že sám Jan A. Baťa to ve své firmě s podporou výzkumu a vývoje myslel vážně, svědčí slova českého vědce Otto Wichterleho (1913 - 1998), který po odchodu z Prahy

---

<sup>9</sup> „Při tomto vzestupu hektarových výnosů u všech plodin není daleká doba, kdy československé zemědělství vyrobí veškeré nezbytné potraviny, jaké obyvatelstvo státu potřebuje.“ (str. 125)

<sup>10</sup> Zároveň by toto vysoké dovozní clo mohlo vysvětlovat onen boom výroby aut v meziválečném Československu. Bez něj by ceny našich vozů byly až dvojnásobné proti ostatním západoevropským vozům. V meziválečném období se u nás stavěly vozy převážně ručně a malosériově, zatímco v západní Evropě již tehdy některé firmy rozběhly výrobu ve větších sériích, což výrobu zákonitě zlevnilo. A v USA se již tou dobou vyráběly vozy ve velkých sériích, např. Ford T z let 1908 až 1925, vyrobeno přes 16 miliónů vozů, ke konci výroby si jej mohli koupit Fordovi dělníci za několik málo měsíčních platů. Stupeň motorizace (počet vozů na 1000 obyvatel) byl v USA v roce 1925 asi takový jako v ČSSR kolem roku 1980.

<sup>11</sup> Švédský ekonom (a politik) Gunnar Myrdal, který v roce 1974 (stejně jako Friedrich von Hayek) získal Nobelovu cenu za ekonomii, ještě roku 1970 ve své knize *Výzva světové chudobě* (The Challenge of World Poverty) napsal, že práci šetřící stroje by neměly být zaváděny v nerozvinutých zemích, protože „snížují poptávku po práci“.

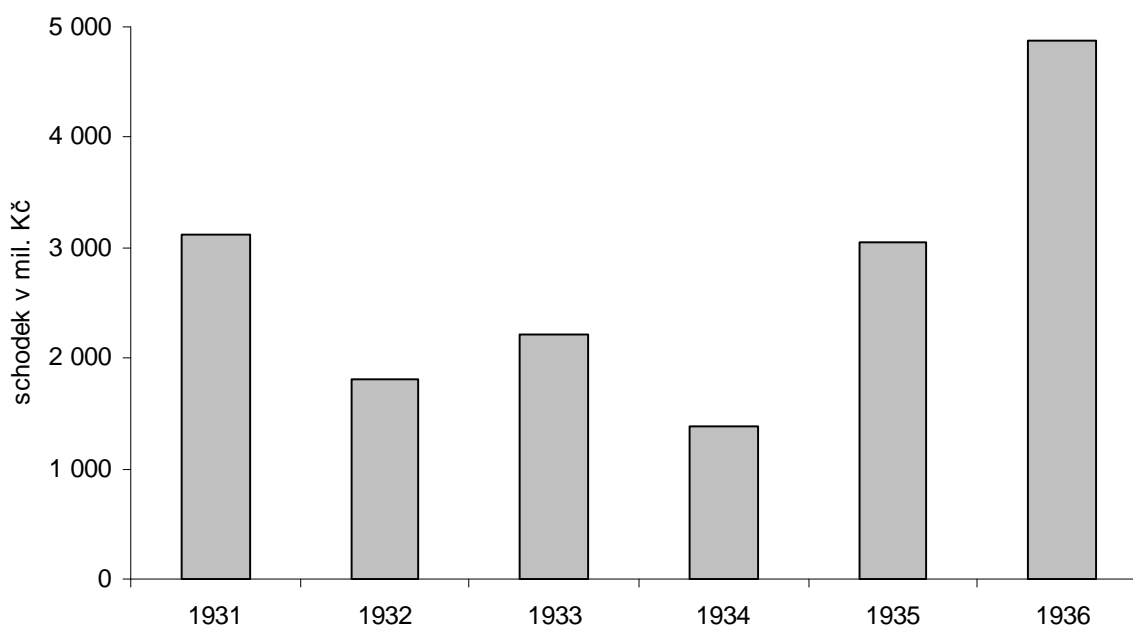
nastoupil v lednu 1940 ve Zlíně u Baťových výzkumných ústavů poté, co v listopadu 1939 němečtí okupanti zavřeli české vysoké školy.<sup>12</sup>

Hned při nástupu Wichterleho vyzvali, aby si navrhl svoji laboratoř. Ten vzpomíná: „Během dvou dnů mně to zařídili tak, že se tam okamžitě dalo pracovat. ... to se nedalo srovnávat s těmi skromnými podmínkami vysoké školy.“ Už po několika měsících bylo na jaře roku 1940 výsledkem Wichterleho práce mimořádně tenké, pružné a pevné vlákno později nazvané silon, protože mělo podobné vlastnosti - vydrželo určitou sílu - jako v té době již existující vlákno zvané nylon vyráběné jiným technologickým postupem.<sup>13</sup>

Baťovu podporu rozvoje zpravodajství a telekomunikací lze v současné době chápat jako podporu dalšího rozvoje moderních elektronických informačních technologií. Jistě by dnes podporoval zvyšování počítačové gramotnosti a tak jako si posteskl, že rozhlas<sup>14</sup> slouží spíše k zábavě než k poučení, by dnes jistě nabádal, aby internet byl více než k zábavě využit „k práci, k obchodu, k reklamě, k výrobě, a hlavně ve prospěch exportu.“ (str. 118)

Dalším překvapivým zjištěním při četbě Baťovy knihy ze 30. let minulého století je zjištění, že již tehdy byly dráhy ve ztrátě (a železniční doprava byla drahá). Podobně (smutně) překvapivým zjištěním je skutečnost, že již meziválečné Československo mělo deficitní státní rozpočet a neustále rostl jeho dluh a to nejen v době světové hospodářské krize v letech 1929 - 1933. Lépe než v knize uvedené tabulky to názorně ukazují následující grafy:

**Schodky státního rozpočtu Československé republiky**  
v letech 1931 - 1936



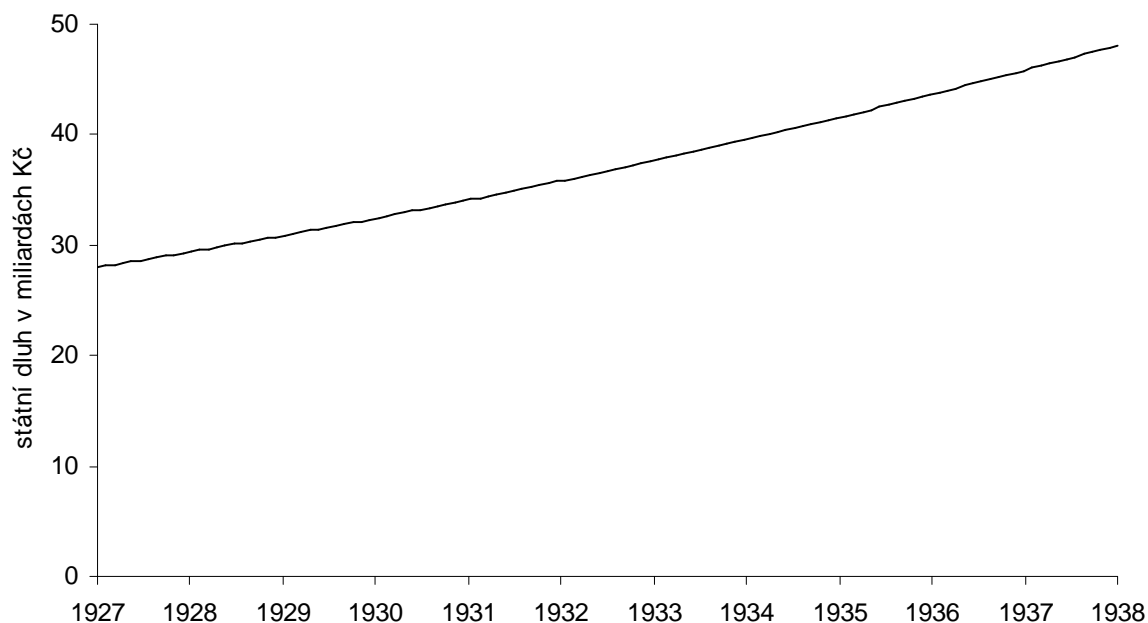
Zdroj: Jan Antonín Baťa - Budujme stát. Tisk, Zlín 1938 (str. 156)

<sup>12</sup> Otec Otto Wichterleho byl spolujednatel prostějovské firmy Wikov (Wichterle – Kovařík), která ve 20. a 30. letech minulého století vyráběla mimo jiné také automobily.

<sup>13</sup> Nylon dostal pojmenování podle míst jeho vzniku - New York a Londýn.

<sup>14</sup> Televize tehdy u nás ještě neexistovala. Jako první na světě bylo zahájeno pravidelné televizní vysílání pro veřejnost ve Velké Británii a sice 2. listopadu 1936. Jan A. Baťa se ve své knize o televizi vůbec nezmiňuje.

Vývoj státního dluhu Československé republiky  
v letech 1927 - 1938



Zdroj: Jan Antonín Baťa - Budujme stát. Tisk, Zlín 1938 (str. 158)

Jako řešení tohoto problému navrhuje Jan A. Baťa přenesení principu fungování soukromých firem také na fungování státních firem a úřadů, tzn. předání zodpovědnosti a s tím souvisejících pravomocí konkrétním lidem. Tyto lidi pak odměňovat, případně postihovat (včetně možnosti ztráty pozice) podle skutečných výsledků jejich práce. V této věci Baťa je, podobně jako v jiných věcech, optimistou: „Věřím, že naše demokracie naleznе cesty, jak vnesením života do byrokratického úřadování se dostaneme k rychlému uskutečnění ... důležitých předpokladů slušného života.“ (str. 67 - 68)

Ačkoliv Jan A. Baťa brojí proti byrokracii, volá po zřízení nového ministerstva - Ministerstva dopravy jakožto *ústřední autority v dopravě* (str. 79) a „hospodáře, který by mohl hospodařit se všemi dopravními silami, ne pouze s jedinou.“ (str. 80)

Přestože se v knize občas objeví požadavky na regulování trhů a zásahy státu do hospodářství, převažují liberální požadavky na deregulaci a uvolnění trhů. Neustále se opakují požadavky na snížení cel, zjednodušení legislativy apod. Zaznívá i požadavek na odstranění „politických daňových výhod, zejména nerovnoměrného zdanění podnikání soukromého a družstevního.“ (str. 165)

Meziválečné Československo bylo pro družstva zemí zaslíbenou. Již tehdy existovala družstva zemědělská (byť v mnohem menší míře než po roce 1948), dále různá družstva výrobní, skladištní či elektrifikační. Družstevní formu měly také četné záložny. V té době se v československém družstevním hnutí výrazně angažoval významný a vlivný národohospodář Ladislav Karel Feierabend (1891 - 1969), který v roce 1917 nastoupil jako mladý právník na místo tajemníka Ústřední jednoty českých hospodářských družstev a poměrně rychle se vypracoval až na vrchního ředitele Kooperativy (centrály hospodářských družstev), jímž se stal v roce 1930. Během války pak působil v londýnské exilové vládě mimo jiné jako ministr financí.



Jan A. Baťa často přímo či nepřímo upozorňuje na výhody plynoucí z volné hospodářské soutěže a všudypřítomné (nijak zvýhodňované nebo nezvýhodňované) konkurence. Prosazuje zásadu rovnosti podmínek a šancí pro všechny. Všimá si například, že nejlépe prosperují svobodné demokratické státy a společnosti – úspěšné *výzkumnictví* v Anglii a USA s nejvyšším počtem vynálezů a patentů (str. 120), nebo že nejvýhodnější ceny pro zákazníka přináší konkurenční prostředí – přístavy Gdyně, Terst a Hamburk, kam je to z *naší republiky přibližně stejně daleko*. (str. 87)

Většina problémů, o kterých Jan A. Baťa ve své knize *Budujme stát* pojednává, přetrvává dodnes. Z dnes aktuálních problémů se kniha vůbec nedotýká zdravotnictví a z příležitostí nezmiňuje (aktivní) turistický ruch jako možný zdroj příjmů pro republiku a její obyvatelstvo, byť slova o potřebě výstavby silniční magistrály a dalších kvalitních cest by se tak chápat dala. Navíc o tom, že Jan A. Baťa si význam cestovního ruchu uvědomoval, svědčí jiné jeho texty.

V úvahách o *školském systému* se Jan A. Baťa dotýká pouze technického (tj. průmyslově zaměřených oborů) a obchodního školství. Mimo jiné nabízí řešení, jak získat dostatek kvalitních vyučujících: „Lidé staršího věku jsou pro moderní průmysl nezbytní jako učitelé a instruktoři. Na tento úkol je třeba se připravovati včas, v mládí a v mužných letech.“ (str. 178), zároveň má na profesory nastupující učitelská místa na všech obchodních školách požadavek úspěšné předběžné praxe v obchodních podnicích. Podobně přísný by byl také na žáky a studenty, od kterých by požadoval „předběžnou obchodní praxi před studiem“ a *povinnou praxi o prázdninách u studentů všech obchodních učilišť*. (str. 180)

Již ve své době si byl Baťa vědom potřeby celoživotního vzdělávání<sup>15</sup> a schopnosti přizpůsobit se novým podmínkám a nové situaci na trhu práce, byť hovoří o *možnosti přechodu z jednoho příbuzného zaměstnání do druhého* (str. 172), nikoliv o zcela zásadních změnách pracovních postupů, celkové náplně práce či dokonce povolání.

Knihy je psána pro nás dnes již místy archaickým, ale velmi jednoduchým jazykem, takže jejímu obsahu porozumí každý i ten, kdo má občas potíže s porozuměním modernímu odbornému jazyku současných ekonomů a politiků.

Vedle již zmiňované *autostrady* či *silniční magistrály*, které dnes říkáme dálnice, se v knize objevuje například slovní spojení *železniční magistrála*, což je vlastně železniční koridor. *Artéská voda* (str. 138) je dnes již nepoužívaný pojem pro podzemní vodu, která po naražení vrtem nebo studnou sama vyvěrá na zemský povrch.

Odhlédneme-li od některých jazykových archaismů („s těchto hledisk“, „prakse“, „z toho jest zřejmo“, příp. „amortisace“ apod.), působí kniha svým obsahem, jakoby byla napsána v současnosti, byť tehdy jako dnes nemusí každý se všemi názory Jana Antonína Bati souhlasit.

Zdeněk Vrbík (říjen 2010)

---

<sup>15</sup> Viz požadavek na rozšíření večerních škol („aby učňové z nemajetných rodin mohli studovati během zaměstnání“) a podporu soukromých učilišť (str. 180)