

Záverom možno konštatovať, že autorskému kolektívu sa zdarne podarilo zachytiť premeny osvety a vybraných výchovno-vzdelávacích prostriedkov v skúmanom období. Rozsahovo útlá, ale obsahom veľká publikácia odkrýva dôležité, v slovenskej historiografii nerefektované aspekty vzdelávania a osvety.

*Ludovít Marci*

MORAGLIO, Massimo. *DRIVING MODERNITY. Technology, Experts, Politics, and Fascist Motorways, 1922–1943*. New York; Oxford: Berghahn, 2017, 194 s. ISBN 9781785334498.

V rámci dejín dopravnej infraštruktúry patrí okrem dejín železníc medzi najčastejšie riešené témy história výstavby nemeckých diaľnic v medzivojnovom období. Súvisí to nie len s terajším, stále rastúcim významom takýchto dopravných stavieb pre ekonomiku a spoločnosť, ale špeciálne pri nemeckých diaľniciach s ich minulosťou poznačenou nacistami a pridruženou mytológiou. Po nástupe k moci v roku 1933 rozhodol Adolf Hitler ako stúpenec automobilizmu o širokej vládnej podpore rozšírenia motorizácie vo vtedajšom Nemecku. Súčasťou plánu bol rozsiahly projekt vybudovania ciest určených výhradne pre motorovú dopravu, tzv. autostrád, v dnešnom význame slova diaľnic. Najrozsiahlejší infraštruktúrny projekt svojej doby vyvolával chválu aj kritiku. Medzinárodný cestný kongres, ktorý sa konal v lete 1934 v Mníchove, sa stal pre stovky odborných účastíkov z celého sveta prezentáciou moci a odhodlania nacistickej vlády riešiť tzv. cestný problém, s ktorým sa potýkali (nielen) európske štáty prinajmenšom od druhej polovice 20. rokov 20. storočia. Nacisti v ňom videli výbornú príležitosť ako znížiť počty nezmetatných a spôsob, ako legitimizovať svoju vládu. Výstavba ciest určených výhradne pre automobilovú dopravu však nebola žiadnym prelomovým nápadom Adolfa Hitlera, ako to často tvrdila dobová propaganda. Táto myšlienka už mala za sebou vývoj trvajúci takmer dve desaťročia.

Po prvej svetovej vojne automobily postupne získavali na význame. Nepredstavovali už len luxusný reprezentačný prostriedok svojich majiteľov, ale stávali sa predmetmi každodennej potreby využívanými širokými vrstvami spoločnosti. Primárnym predpokladom väčšieho rozšírenia automobilov bola kvalitatívna a kvantitatívna premena vtedajšej cestnej siete. Technické postupy, s ktorými sa komunikácie zriaďovali a opravovali, boli vynájdené v polovici 18. storočia pre dopravu s animálnou trakciou, takže cesty v žiadnom prípade nemohli vyhovovať rýchlosti ani intenzite motorových vozidiel. Za účelom nájdenia všeobecne akceptovaného riešenia opráv a výstavby ciest sa konal v Paríži roku 1908 Medzinárodný cestný kongres (PIARC), ktorý sa schádzal raz za niekoľko rokov.

Keď nebudem brať do úvahy pomerne samostatný vývoj v Spojených štátoch amerických, v Európe sa technokrati zasadzovali za dve hlavné riešenia. Jedna skupina od-

porúčala náležite upraviť existujúcu cestnú sieť pre potreby jazdy automobilmi, teda vyrovať nebezpečné zatáčky, upraviť stúpania, rozšíriť a bezprašne upraviť vozovky, kým druhá skupina navrhovala postaviť úplne nové cesty určené len pre motorovú dopravu. Takáto špeciálna autostráda bola vybudovaná po prvýkrát roku 1924 v Taliansku a stala sa inšpiráciou pre neskoršie plány aj realizované stavby, najmä v nacistickom Nemecku. Práve problematike výstavby a údržby ciest a austrád vo fašistickom Taliansku sa venuje publikácia Massima Moraglia *Driving Modernity*.

U tohto historika talianskeho pôvodu pôsobiaceho v súčasnosti na Technickej univerzite v Berlíne nejde o žiadnu prvotinu. Autor sa venuje problematike dlhodobo, čoho dôkazom je početné množstvo publikovaných štúdií. Roku 2016 bol Massimo Moraglio zároveň editorom monotematického čísla časopisu *The Journal of Transport History*, zameraného na výskum cestnej siete. Metodologicky sa radí medzi skupinu historikov, ktorí sa síce zaoberajú dejinami dopravy, ale pokúšajú sa narušiť zavedené postupy výskumu a vyvolať zmenu paradigmy v tomto odbore. Aby odlíšili predmet svojho výskumu, hovoria o dejinách mobility.

Moraglio už v rozsiahlom metodologickom úvode dokazuje, že je plnohodnotným členom tejto skupiny. Terminologicky a tematicky vymedzuje predmet svojho výskumu, vymenováva hlavné teoretické koncepty, ktoré testuje vo vzťahu k stanoveným hypotézam. Ako je jasné už z názvu knihy, hlavné výskumné otázky sa venujú technológii, expertom a politike v kontexte plánovania a výstavby ciest a autostrád v Taliansku medzi rokmi 1922 – 1943. Výskumný koncept je podľa môjho názoru zvolený veľmi vhodne. Nejde teda len o ťažkopádny výpočet meniaceho sa počtu motorových vozidiel, ročného prírastku autostrád a schválených paragrafov. Autor sa rozhodol skúmať diaľnice nie prostredníctvom technických výkresov a štatistiky, ale cez osobnosti majúce zásadný vplyv na ich vývoj.

Tieto osoby boli dve. Stavebný podnikateľ Pietro Puriccelli, ako iniciátor realizácie prvej autostrády z Milána, a Benito Mussolini ako taliansky premiér a človek, ktorý v konečnom dôsledku ovplyvnil koľko nových ciest pre automobily sa v Taliansku počas skúmaného obdobia postavilo. Tu sa najmä v prvom desaťročí vlády Mussoliniho ukazuje ako veľmi plodný koncept legitimacy. Moderné technológie, za ktoré bol automobil a austrády považované, využili talianski fašisti veľmi obratne vo svojej propagande. Technické inovácie boli mediátorom slúžiacim počas procesu legitimizácie politickej činnosti fašistického establišmentu. Napríklad na slávnostné zahájenie prvého výkopu autostrády neďaleko Milána prišiel čerstvý taliansky priemér Mussolini 26. marca 1923 v aute, ktoré sám šoféroval (čo bolo nevídané u vrcholového politika, a to zrejme aj dnes), a následne otvoril stavbu tým, že štyridsaťjedenkrát zákopol krompáčom do zeme. Nebolo dôležité, že všetko bolo len divadlo pre propagandu, keď Mussoliniho fotografie s textom obleteli všetky talianske médiá, pretože po tejto paráde sa na stavbe ďalšie mesiace nič nedialo. Slovom Moraglia je možné chápať automobil a autostrádu ako prostriedky, ktoré poslúžili na prezentáciu schopnosti tyrana vládnuť. Pre ľudí predstavovali symboly inovácie, a tak lepšej budúcnosti.

Inak postupuje autor bežným chronologickým postupom. V prvej prehľadovejšej kapitole analyzuje najmä legislatívne zmeny v cestnej infraštruktúre od zjednotenia Talianska v roku 1861 až po nástup Mussoliniho k moci v roku 1922. Druhá až ôsma

kapitola tvoria jadro práce. Moraglio sa postupne venuje programom prestavby cestnej siete, ktoré predchádzali Puricelliho projekt. V tretej kapitole podrobne analyzuje situáciu spojenú s Medzinárodným cestným kongresom, ktorý sa konal v roku 1926 v Miláne a fašistická propaganda vedela nedávno dokončenú autostrádu náležite využiť na sebareprezentáciu. Vo štvrtej a piatej kapitole hodnotí slabé stránky projektov autostrád spojené najmä s vysokými nákladmi na ich zriadenie a nenáležité napojenie na ostatnú cestnú sieť. Vysvetľuje, ako tieto neúspechy ovplyvnili v širšom vnímaní vtedajšiu dopravnú politiku fašistického Talianska. V šiestej kapitole sa autor rozhodol včleniť do práce prípadovú štúdiu výstavby autostrády Turín – Miláno. Umožnilo mu to vykresliť mnohé spoločné problémy takýchto stavieb a dospieť tak k všeobecne uplatniteľným poznatkom. Siedma a posledná ôsma kapitola sú zamerané na podrobnejšiu analýzu krízy, ktorá nastala v talianskom cestnom staviteľstve od druhej polovice 30. rokov. Zaujímavým zistením je výška prostriedkov, ktoré musel vynakladať štát na saturovanie dlhov autostrád, aby tak udržal ich funkčnosť a medzinárodnú prestíž.

Z pohľadu grafickej úpravy nemožno publikácii nič vyčítať. Zárukou kvality je už len fakt, že vyšla v prestížnom vydavateľstve Berghahn books. Písmo je dobre čitateľné, členené na prehľadné odseky. Text dopĺňa viacero dobových fotografií a máp v zodpovedajúcej kvalite. Poznámkový aparát je obsiahly, avšak umiestnený vždy na konci kapitoly. To mierne spomaľuje čitateľa, keď dohľadáva jednotlivé odkazy.

Po obsahovej stránke je najväčším nedostatkom povrchná komparácia s dianím v ostatných európskych štátoch a špeciálne v Nemecku po roku 1933. Moraglio síce odkazuje na niekoľko titulov zaoberajúcich sa touto problematikou, ak by ich však zapracoval priamo do textu, bolo by to pre užívateľov knihy oveľa prínosnejšie. Nedostatky v tejto oblasti sú aj pri opise vývoja v iných štátoch, avšak najväčšie pri pokuse o analýzu diania na východ od Berlína. Autor síce reflektuje, že napr. v Československu alebo Poľsku existovali pokusy o zlepšenie cestnej dopravnej infraštruktúry, to je ale všetko. Tu však nemôžem byť príliš kritický, pretože Moraglio ani nemal odkiaľ čerpať poznatky, keď vezmem do úvahy fakt, že u nás je táto problematika spracovaná len v obrysoch, a navyše to ani nebolo jedným z jeho stanovených cieľov. Nehovoriac o tom, že dostupná literatúra je z drvivej väčšiny len v českom alebo slovenskom jazyku, ktorý je zahraničným autorom jednoducho neprístupný. Nie je to teda vyslovene nedostatok, ale skôr možnosť na ďalšie rozšírenie práce v budúcnosti. Okrem toho je v závere cítiť ako by autorovi došiel dych. Text čiastočne stráca na svižnosti a vykreslení dôsledkov konania, ako je tomu v prvej časti knihy. Najmä osud Pietra Puricelliho ako centrálnej figúry celej publikácie by si zaslúžil rozsiahlejší záver.

Najdôležitejším zistením Massima Moraglia je fakt, že dielo Pietra Puricelliho nebolo vôbec tak výnimočné a novátorské ako tvrdila doterajšia historiografia. Išlo len o implementáciu a sklbenie viacerých prvkov moderných ciest, s ktorými sa oboznámil počas študijných návštev v Spojených štátoch ešte pred prvou svetovou vojnou. Z rozsiahleho zmapovania Moragliho činnosti je zrejmé, že ho nemožno prezentovať ako dobrovoľníka, zakladateľa a štedrého podporovateľa vzniku autostrád-diaľnic. Nevyhnutnej časti toho, čo dnes veda nazýva automobilita. Puricelli bol v prvom rade stavebný podnikateľ sledujúci svoj osobný prospech a kumuláciu ziskov. Bol úspešným, pretože sa mu podarilo presadiť realizáciu projektov u vysokých štátnych predstaviteľov a osobitne

u Mussoliniho, ktorý v tom videl možný politický kapitál. Stavba autostrád v medzivojnovom Taliansku sa však ukázala ako vysoko rizikový, predražený projekt, bez dostatočného dopytu motoristov a ako predčasne zrealizovaná vízia. Žiadna autostráda nebola nikdy tak ziskovou, ako sa počítalo, a nakoniec sa aj Puricelliho stavebné impérium dostalo do dlhových a nútenej správy. V tomto svetle sa aj predvojnové a vojnové nemecké diaľnice ukazujú len ako politické rozhodnutie nepodložené reálnou potrebou. Napríklad Veľká Británia, krajina s najrozvinutejším automobilizmom v Európe v medzivojnovom období, si bez autostrád vystačila až do konca 50. rokov 20. storočia.

Publikácia je výrazným príspevkom historickej vedy k výskumu cestnej infraštruktúry v prednacistickom období. Môžem ju odporučiť nielen odborníkom z oblasti dejín vedy a techniky, ale aj širšej spoločnosti zaujímajúcej sa o históriu medzivojnových totalitných režimov a fašizmu.

Michal Ďurčo

DRÁBIK, Jakub. FAŠISTA. *PŘÍBĚH SIRA OSWALDA MOSLEYHO*. Praha: Academia, 2017, 504 s. ISBN 9788020026798.

Jakub Drábik patrí k mladšej a mimoriadne progresívnej generácii slovenských historikov. Vyštudoval históriu a v roku 2014 získal na ÚSD FF UK v Prahe titul Ph.D. Vo svojom výskume sa zaoberá komparatívnymi štúdiami fašizmu (predovšetkým britského a českého) a dejinami normalizácie. V zahraničí absolvoval niekoľko študijných a výskumných pobytov (Sheffield University, Uniwersytet Wrocławski, University of Hong Kong Library atď.), v akademickom roku 2012/2013 pôsobil na Oxford Brookes University ako Visiting Research Scholar. Momentálne pôsobí na Historickom ústave Slovenskej akadémie vied a ako externý vyučujúci na Masarykovej univerzite v Brne. Je autorom monografií *Mýtus o znovuzrození* (2014), ktorá vychádza z autorovej dizertačnej práce a jeho najnovšou publikáciou je recenzovaná monografia s názvom *Fašista* (2017). Jakub Drábik je činný nielen na vedeckom a akademickom fóre, ale aktívne sa podieľa na popularizácii historickej vedy, keďže pracuje ako zástupca šéfredaktora v rámci projektu HistoryWeb.sk (na svojom konte má viac ako desiatku článkov)<sup>1</sup> a rovnako vystupuje v rámci odborných diskusií v televízii a rozhlase.

Prvá kapitola nesie neortodoxný názov FRACEK, autor v nej začína svoje rozprávanie narodením Oswalda Ernalda Mosleyho a pokračuje rodovou históriou, ktorá je pomerne bohatá. Pre mňa ako čitateľa je zaujímavý opis vzťahu matky a syna, ako autor píše: Nazývala ho „mužo-deckom (*man-child*)“. Autor z jeho detstva a vzťahu s matkou poukazuje ako bol jeho ďalší život týmto vzťahom determinovaný: „*V dospelosti Mosley skutočne hľadal ženy, ktoré ho nemohli v jeho dominantnom postavení vo vzťahu ohroziť; ženy, ktoré boli nenárodné, v niektorých prípadoch až infantilné a nijako zvlášť intelekt-*

1 Pozri bližšie: HistoryWeb.sk, Budúcnosť pre minulosť. ISSN 1338-8789. Dostupné na internete: <<http://historyweb.dennikn.sk/hladanie/dr%25C3%25A1bik> [cit. 2017-09-01].