

RIGOVÁ, Viktória. *Mládež nad priepasťou. Sociálna starostlivosť o (nielen) problematickú mládež na Slovensku v rokoch 1918 – 1945*. Bratislava: Paradigma Publishing, 2022.

VLČKOVÁ, Michaela. *Žehnání matky*. Praha: Akropolis, 2015.

ĎURČO, Michal. *Cesty a diaľnice na Slovensku v medzivojnovom období*. Bratislava: Veda, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied, 2020, 230 s.

DOI: <https://doi.org/10.31577/histcaso.2023.71.2.11>

Roku 1918 došlo nielen k ukončeniu 1. svetovej vojny, ale aj k rozpadu a zániku jednej z európskych mocností – rakúsko-uhorskej monarchie. Na jej troskách vznikli nové nástupnícke štáty. Medzi takéto útvary patrila i Československá republika. Slovensko si do nového štátu „prinieslo“ svoje uhorské špecifiká a problémy. V rámci infraštruktúry výrazne zaostávalo v elektrifikácii, telefonizácii, motorizácii a veľmi zanedbaná bola i cestná sieť. Práve proces transformácie a vývoja cestnej siete na Slovensku po roku 1918 analyzuje historik Michal Ďurčo vo svojej vedeckej monografii s názvom *Cesty a diaľnice na Slovensku v medzivojnovom období*.

Po formálnej i obsahovej stránke možno konštatovať, že práca spĺňa požadované kritériá kladené na vedeckú monografiu. Okrem úvodných a záverečných častí obsahuje päť kapitol, ktoré tvoria jej jadro. Za pozitívum treba považovať použitie takmer troch desiatok najrôznejších príloh – súčasné i dobové mapy, nákresy, grafy, obrazové prílohy a pod. Cieľom práce, povedané slovami autora, je „... vysvetliť a pochopiť transformáciu cestnej siete na Slovensku v medzivojnovom období...“. Transformácia a modernizácia cestnej siete išla na jednej strane ruku v ruku s vývojom motorizácie, na druhej strane bolo nutné prispôsobiť jej „smerovanie a celkovú filozofiu“ podmienkam a požiadavkám novovzniknutej republiky.

Mimoriadne pozitívne možno hodnotiť prvú, teoreticko-metodologickú kapitolu. Schematicky je členená na tri podkapitoly. V prvej sa čitateľ oboznámi so základnými informáciami, polohou, reliéfom a výškopisom, ako aj geografickým vymedzením skúmaného územia. V druhej podkapitole je zadefinovaná vstupná hypotéza a výskumná otázka. V texte sa ďalej čitateľ dozvie o pohnútkach, ktoré viedli vybrané štáty k výstavbe dopravnej infraštruktúry. Napríklad v prípade fašistického Talianska a nacistického Nemecka vytváralo budovanie cestnej siete zdanie modernity, čo upevňovalo legitimitu režimu. Pri pohľade na Československo Michal Ďurčo zdôrazňuje, že hlavným cieľom „systému“ bolo budovanie štátu a národa. Okrem uvedeného je organickou súčasťou druhej podkapitoly aj definícia viac ako desiatky základných pojmov k predmetnej téme (dopravná cesta, cestná sieť, región, krajina a pod.). V závere prvej kapitoly sa píše a dielach k dejinám cestnej siete i dopravy na území Slovenska ako celku. Sledovaná je spisba od 50. rokov po súčasnosť. Autor sa pritom nezameral len na slovenských, českých, resp. československých autorov a ich diela, ale v stručnosti si všima aj historiografiu a metodologický prístup k dejinám dopravy v Spojenom kráľovstve. Osobitný priestor je venovaný charakteristike pramennej bázy a použitým metódam. Celkovo

Michal Ďurčo vykonal výskum vo viac ako desiatke archívnych inštitúcií v tuzemsku i v Českej republike. Takto získaný materiál doplnil o veľké množstvo dobových publikovaných prác a periodík. Volúmen použitých prameňov je viac ako dostačujúci a je dôkazom mnohoročného bádania.

Druhá kapitola, delená na dve podkapitoly, je obsahovo zameraná na vývoj cestnej siete v Uhorsku, resp. v celej monarchii najmä od 18. storočia do roku 1918. Práve analýza obdobia do roku 1918 poslúžila ako akési komparačné východisko pre pochopenie ďalšieho vývoja po vzniku Československej republiky. Uvedený prístup treba považovať za správny, keďže Slovensko bolo pred i po roku 1918 súčasťou väčšieho štátneho celku. Časové vymedzenie zdola odôvodňuje autor tým, že cesty na Slovensku nemožno približne do polovice 18. storočia považovať za technické diela v modernom slova zmysle, pričom taktiež neboli súčasťou žiadneho organizovaného systému. Zároveň za najvýznamnejší počín tohto obdobia označuje schválenie cestného zákona č. I z roku 1890. Škoda, že autor okrem habsburskej monarchie a čiastočne Francúzska nespomína pre potreby komparácie aspoň pár riadkami aj stav cestnej siete v niektorých ďalších vybraných krajinách. Uvedený text by bezpochyby oživilo aj použitie príloh (obrázkov, máp, tabuliek a pod.), ktoré v ňom úplne absentujú.

V druhej podkapitole Michal Ďurčo venuje špeciálnu pozornosť slovensko-moravskému pohraničiu. Na tomto príklade demonštroval výstavbu, údržbu i zánik ciest v praxi. Uvedené možno označiť za správne a logické, keďže išlo o dotykovú líniu medzi západnou a východnou časťou budúcej Československej republiky. Pridanou hodnotou je okrem iného aj použitie autorom upravených máp pohraničia s vyznačenými cestami a železnicami.

Tretia kapitola s názvom *Obdobie konsolidácie infra-systému* je zameraná na obdobie rokov 1918 – 1928. Rozdelená je na štyri podkapitoly. Škoda, že autor vôbec nevysvetľuje pojem „infra-systém“. Na druhej strane treba pozitívne hodnotiť prvú podkapitulu, v ktorej je na niekoľkých stranách synteticky vystihnutá charakteristika hospodárskeho a sociálneho vývoja na Slovensku v 20. rokoch.

Druhú podkapitulu možno chápať ako analýzu prvých rokov po rozpade monarchie. Obsahovo sa zameriava na obdobie od vzniku štátu do začiatku 20. rokov. Toto obdobie bolo poznačené najmä konfliktom s Maďarskom. V takejto situácii došlo nielen k zastaveniu rozvoja cestnej siete, ale aj k deštrukcii infraštruktúry ako takej. Podstatným pre ďalší rozvoj sa stalo zriadenie Ministerstva s plnou mocou pre správu Slovenska. V rámci jeho pôsobnosti vznikli dve oddelenia (referáty) zaoberajúce sa práve dopravnou infraštruktúrou. Zamestnanci vládneho referátu ministerstva verejných prác už v tomto období vypracovali ambiciózný plán na prestavbu a doplnenie cestnej siete. Jeho realizácia však narážala na nedostatok financií a neaktuálnu legislatívu. Čitateľsky atraktívna sa javí najmä časť popisujúca automobily ako symbol luxusu. Vyzdvihnúť treba skutočnosť, že ju autor „zaľudnil“ svedectvami dobovej inteligencie.

Nasledujúca podkapitola sa zameriava na proces výstavby novej cesty medzi Pohronskou Polhorou a Tisovcom (známa ako Masarykova cesta) v rokoch 1922 – 1926. Uvedená stať „slúži ako modelový príklad zavádzania novej, československej dopravnej politiky do praxe počas 20. rokov 20. storočia“. Michal Ďurčo takto na reprezentatívnom výbere oboznamuje čitateľa s celým procesom budovania infraštruktúry – od plánovania,

cez technické aspekty a až po kolaudáciu diela. Takýto prístup považujem za správny, pričom uvedené zdroje sú dôkazom rozsiahleho archívneho výskumu. Textová časť je navyše doplnená o dobové fotografie a mapovú prílohu s vyznačenými cestnými úsekmi.

Záver tretej kapitoly je venovaný zákonu o cestnom fonde č. 116/1927 Zb. Potreba schválenia tejto normy vyplývala z prudkého rozvoja automobilizmu v republike, ktorý si vyžadoval nové kvalitné a technologicky náročnejšie cesty. Zároveň zákon riešil zásadnú otázku: „Kde na to vziať peniaze?“ Michal Ďurčo v tejto stati venoval priestor aj požiadavkám slovenských elít, prezentovaných na prvom zasadaní cestnej rady, ktoré od cestného fondu očakávali urýchlenie budovania cestnej siete na východ od rieky Moravy.

Štvrtá kapitola je rozsahovo i členením veľmi podobná predchádzajúcej. Chronologicky na ňu nadväzuje, pričom je ukončená rokom 1935, resp. 1936. Opäť treba pozitívne hodnotiť prvú podkapitolu, v ktorej autor synteticky definuje základné črty a problémy hospodárskeho a sociálneho vývoja na Slovensku i v celej republike v 30. rokoch.

V ďalšej podkapitole sú porovnané plány na výstavbu a prestavbu ciest s reálne dosiahnutými výsledkami na konci 20. rokov a na začiatku 30. rokov. Michal Ďurčo tu analyzuje výpovede technických inžinierov, národohospodárov i politikov. Na ich základe možno konštatovať nedostatočné riešenie tohto druhu infraštruktúry. Napríklad agrárnik Milan Ivanka, poslanec Národného zhromaždenia, konštatoval, že zanedbávanie cestnej siete na Slovensku „*poškodzuje samotnú myšlienku československej vzájomnosti*“. Situáciu mala riešiť novelizácia zákona o cestnom fonde z 29. mája 1931. Spomínaná legislatívna úprava síce bola krokom vpred, ale ani zďaleka nedokázala vyriešiť „cestnú otázku“ na Slovensku. V rámci rozoberanej state treba oceniť najmä prehľadové diagramy kvantifikujúce rôzne aspekty cestnej siete na Slovensku, ako aj použitú dobovú karikatúru.

Problémy na Slovensku malo riešiť tzv. regionalistické hnutie. Zhmotnením tejto myšlienky bol v roku 1931 vznik Národohospodárskeho ústavu Slovenska a Podkarpatskej Rusi (NÁRUS), ktorý združoval odborníkov i politikov z rôznych oblastí. Práve vplyvu regionalistického hnutia na dopravné plánovanie je venovaný priestor v tretej podkapitole. Vyzdvihnúť treba skutočnosť, že sa autor nezameriava len na aspekty súvisiace s plánovaním, výstavbou a údržbou cestnej siete. Svoju pozornosť upriamuje aj na sociálno-ekonomický prínos celého procesu. Práve cesty a motorizmus sa ukázali ako mimoriadne vhodné pre sprístupnenie krás slovenskej krajiny – začal sa prudko rozvíjať cestovný ruch. Ten bol z ekonomického a sociálneho hľadiska veľkým prínosom pre Slovensko a jeho periférne oblasti.

Posledná kapitola zachytáva turbulentné obdobie druhej polovice 30. rokov. Práve na konci existencie republiky sa začal používať nový termín „*diaľnica*“. Išlo o druh cesty určený výhradne pre potreby automobilovej dopravy. Pozitívne treba hodnotiť skutočnosť, že sa autor v úvode pomerne vyčerpávajúco zaoberá vznikom a vývojom diaľnic v USA, vo Francúzsku, Nemecku a Taliansku. Uvedené následne implantuje do kontextu s výstavbou automobilových ciest v Československu. Do roku 1935 je datovaný historicky prvý návrh tzv. *národní silnice* (prvej diaľnice), ktorý mal vyhovieť nielen požiadavkám rýchlej a bezpečnej automobilovej dopravy, ale sledoval najmä vojenský

účel. Diaľnica mala začínať v Plzni a končiť v Košiciach. Ďalej sa autor venuje cestnému diskurzu v druhej polovici 30. rokov – rokovania na pôde národohospodárskej konferencie, návrh celoštátneho cestného plánu na Slovensku z roku 1936, návrh Jana Baťu na celoštátnu autostrádu z roku 1937 a celoštátny cestný zjazd z 22. augusta 1938 v Košiciach. Záver kapitoly zachytáva vývoj v pomníchovskom období do zániku republiky v marci 1939, keď nacistické Nemecko získalo silný vplyv nad celou dopravnou agendou v Česko-Slovensku. Práve v tejto časti absentuje podrobnejšia analýza dopadov územných zmien z roku 1938 na cestnú sieť a motorizmus. Autorovi odporúčam napríklad dobový *Statistický zpravodaj*, kde je komparovaný stav všetkých motorových vozidiel v republike a v jej jednotlivých krajinách k 31. augustu 1938 so stavom po územných zmenách. Celkovo však možno označiť celú kapitolu za výborne spracovanú.<sup>1</sup>

Záverom možno konštatovať, že monografia Michala Ďurča predstavuje prínos do historiografie dejín dopravnej infraštruktúry. Vyzdvihnúť treba skutočnosť, že sa autor neobmedzuje len na vývoj cestnej siete „očami historika“, ale zároveň sa venuje i technickým a technologickým aspektom (metódy výstavby, použitý materiál, technické parametre a pod.). Uvedené podáva jazykom zrozumiteľným pre odbornú i laickú verejnosť. Z textu je navyše „cítiť“ systematický a dlhoročný výskum. Na základe uvedeného by mala byť predmetná monografia súčasťou knižnice každého historika či záujemcu o hospodárske dejiny strednej Európy prvej polovice 20. storočia.

*Mgr. Peter Vanek, PhD.*

*(Katedra historických vied a stredoeurópskych štúdií, Filozofická fakulta, Univerzita sv. Cyrila a Metoda v Trnave)*

HRUBOŇ, Anton. *MÝTUS A KULT JOZEFA TISA*. Bratislava: Paradigma Publishing, 2022, 223 s.

DOI: <https://doi.org/10.31577/histcaso.2023.71.2.12>

Postava Jozefa Tisa je historikmi vyhľadávanou témou a stále priťahuje pozornosť verejnosti. Výsledkom tohto záujmu sú historické biografie, pramenné edície a nepreberné množstvo publicistických článkov rozdielnej odbornej kvality. V danej situácii sa ľahko vytvárajú podmienky pre zrod najrôznejších legiend, mýtov, falošných konštrukcií, konšpiratívnych teórií, bizarných či fantastických výmyslov, stereotypov, ktoré občas nadobúdajú až hagiografickú podobu.

V prípade hodnotenia osobného života, verejných a najmä politických aktivít J. Tisa legendy o ňom sa zrodili a vyvíjali hlavne v prostredí povojnovej ľudáckej emigrácie a jej domácich, najprv tichých a po roku 1989 otvorených širitel'ov. Tisovská problematika už viac ako tri desaťročia nie je na Slovensku iba objektom odborného historického výskumu, lebo ďaleko prekračuje hranice vedeckých diskusií a polemík. Pre viaceré politické subjekty sa stala častým nástrojom v ich ideologických zápasoch, zasahujúcich až do súčasnosti.

1 Pozri *Statistický zpravodaj*, 1939, roč. II., č. 3, s. 59.