

Posun interpretačných rámcov problematiky dejín motorizmu v českej a slovenskej historiografii

MIKULÁŠ JANČURA *

A Shift in the Interpretation Frameworks of the Issue of the History of Motoring in Czech and Slovak Historiography

Abstract: The phenomenon of motoring represents one of the most significant developments of the 20th century. As a research challenge for historians, it offers a wealth of potential avenues for investigation. The automobile has been shaped by dynamic interactions with broader economic, social, and cultural structures. In the historical sciences in the Czech Republic and Slovakia, motoring has been a marginalized subject for an extended period. At the outset, Czech historiography commenced an investigation into the phenomenon in question. Prior to 1989, however, it was perceived primarily as a technical artefact with its own internal genesis. Over time, the prevailing trends shifted in favour of a more comprehensive integration of the motoring sector within broader socioeconomic, cultural, legislative and political structures. In Slovakia, historical scholarship has gradually begun to address these trends, yet the research into this particular issue remains the exclusive domain of a relatively limited number of scholars. Consequently, a considerable imbalance existed between Czech and Slovak historiography, and this remains the case to this day. The objective of this study is to analyse the initial state and the subsequent shift in the interpretive frameworks of research into the history of motoring in Czech and Slovak historiography. Another objective is to identify and illustrate the aforementioned shifts in the perception and interpretation of motoring, utilising illustrative examples of key works in the Czech-Slovak comparative context.

Keywords: motoring; Czech historiography; Slovak historiography; interpretation frameworks; shifting discourses

DOI: 10.14712/23363525.2024.19

Úvod

Dejiny motorizmu stáli v historickej vede českej a hlavne slovenskej proveniencie dlhodobo na okraji bádateľskej pozornosti. Historiografia z pred roka 1989, ale aj mladšia, do prelomu milénia, si motorizmus všímala primárne ako technický fenomén. Prístupy k automobilom a motocyklom sa na tomto základe zväčša redukovali na ich technický popis a vnútorný vývoj v čase, či už išlo o konkrétne modely, typy, alebo produkciu určitej značky. Náznyky ukotvenia v širších súvislostiach, prevažne hospodárskej povahy, boli prítomné, ale plný potenciál tejto témy vtedy nebol ešte využitý. Posun vo výskumných trendoch, hlavne v oblasti hospodárskych, sociálnych a kultúrnych dejín, znamenal aj zohľadnenie a vnímanie motorizmu ako viacrstevného fenoménu so širokými presahmi na viacerých úrovniach. Tento trend zachytila primárne česká historiografia,

* Mgr. Mikuláš Jančura, PhD., Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, Filozofická fakulta, Katedra histórie, Moyzešova 9, 040 01 Košice, Slovenská republika. E-mail: mikulas.jancura@upjs.sk

ktorá vychádzala z hlbšej tradície samotnej automobilovej výroby na ich území, ale tiež z celkovo vyššej úrovne a dynamickejšieho rozvoja motorizácie a motoristickej štruktúry. Počas prvej a druhej dekády nového milénia zareagovalo aj výskumné prostredie na Slovensku a vo výskume problematiky motorizmu badať výrazný posun v interpretačných rámcoch, oproti tradičnému pozitivizmu. Výraznú úlohu v tejto súvislosti zohral tiež prienik výskumných trendov západnej historiografie, interdisciplinárne prístupy, ale tiež prekonanie náročnej heuristiky, značne fragmentovaného archívneho a pramenného materiálu.

Napriek uvedenému, prevláda medzi českou a slovenskou historiografiou vo výskume predmetnej témy stále disproporcja.

Cieľom predkladanej štúdie je analýza východiskového stavu a posunu v interpretačných rámcoch výskumu dejín motorizmu v českej a slovenskej historiografii, so zreteľom na osobnú automobilovú dopravu. Súčasťou cieľa je tiež pomenovať a konkretizovať uvedené posuny vo vnímaní a interpretácii motorizmu, a to na demonštratívnych príkladoch ťažiskových prác v česko-slovenskom komparačnom rámci.

Do hľadáčka štúdie sa tak nedostali len väčšie, čiastočne syntetizujúce monografie, ale tiež analytické vstupy v podobe kapitol v monografiách či rôzne štúdie. V texte nie je priblížené koncepčné uchopenie či teoreticko-metodologické prístupy zahraničných historikov k motorizmu. Text je rozdelený na dve časti, a to východiskový stav a posun vo výskume. Dodržiava pri tom chronologický prístup a česko-slovenský komparačný rámec. Nepracuje s prameňmi, ale analyzuje výlučne odbornú spisbu k téme a spôsob uchopenia problematiky.

Náčrt východiskového stavu

Motorizmus patrí medzi kľúčové fenomény 20. storočia a ako výskumná výzva pre historikov disponuje bohatým vnútorným členením a mnohovrstevnatosťou. V prvotnom nazeraní akcentuje rovinu technického pokroku a vystupuje ako produkt technickej modernizácie. Na tomto základe sa však otvára množstvo relevantných otázok. Jedna z nich je samotný vzťah medzi automobilom (a motocyklom) ako technickým artefaktom a motorizmom ako širšie vnímaným fenoménom.

Motorizmus sa na prelome 19. a 20. storočia spočiatku javil ako dočasný „výstrelok“ a v majoritnej spoločnosti vyvolával skôr negatívne konotácie, spojené s výstrednosťou ich majiteľov. V nasledujúcom období sa však začal dôslednejšie začleňovať do hospodárskych štruktúr a začal na seba viazať čoraz viac hospodársko-ekonomických odvetví. Medzi relevantné patria napr. otázky cestnej infraštruktúry či systém služieb pre motoristov. Neobišiel ani začlenenie do legislatívnych a širších, štrukturálnych odvetví ako napr. postoj štátnych politík na úrovni právnej regulácie motorovej dopravy, daňový systém či poisťovníctvo. Nemenej dôležité bolo kultúrno-spoločenské hľadisko, v rámci ktorého automobily dlhodobo fungovali ako statusové symboly. Okrem toho sa automobily a motocykle profilovali ako výrazové prostriedky moderných vkusových a konzumných noriem a stali sa reflexnou plochou pre moderné hodnoty spojené s nezávislým pohybom, rýchlosťou a individualitou. Tento obraz bol napr. v medzivojnovom období výrazne podporený vizuálnou reklamou a tiež výtvarným umením, audiovizuálnou tvorbou, ale tiež módnym priemyslom. Automobily a motocykle výrazne ovplyvnili tiež rodové vzťahy,

penikli do každodenného života a stali sa taktiež jedným z nástrojov aktívneho vyplnenia voľného času, napr. na úrovni individuálnej a organizovanej turistiky a športu.

Uvedený výpočet presahov je však len neúplným náhľadom, akousi pomyselnou špičkou ľadovca v nazeraní na tento fenomén. Zároveň je to tiež výpočet relevantných výskumných výziev pre historika.

V súlade s cieľom tejto štúdie, priblížiť posun konceptualizačných rámcov v spracovaní danej problematiky v českej a slovenskej historiografii, nebudeme pozornosť venovať odbornej spisbe v západoeurópskom a anglo-americkom prostredí. V krátkosti však možno uviesť, že motorizmus je západnými historikmi dlhodobo skúmaný a do ich pozornosti sa ako výskumný problém dostal relatívne skoro, v polovici 20. storočia. Vo výskumnom hľadáckiku sociológov a filozofov sa však motorizmus ocitol dokonca skôr.

Manželia Charles a Mary Beard, vo svojej práci *Rise of American Civilisation*, motorizmus interpretovali ako symbol veľkomestských hodnôt a „stereotypizovaný zdroj mentálneho vzrušenia“ už na konci 20. rokov [Beard – Beard 1927]. Podľa: [Burke 2011]. V rovnakom období sa objavili reakcie aj z opačného názorového spektra, primárne spojené s kritikou konzumerizmu a fetišizácie techniky. V tejto súvislosti možno spomenúť napr. filozofa Georga Friedricha Jüngera a jeho eseje z konca 30. rokov, *Die Perfektion der Technik a Maschine und Eigentum* [Jünger 2012].

Česká a slovenská historiografia (spravidla česká) začala motorizmus ako výskumnú tému reflektovať približne na prelome 70. a 80. rokov 20. storočia. Téma dejín motorizmu však stála dlhodobo na okraji dôslednejšieho bádateľského záujmu.

Východiskový stav spracovania témy a jej reflexia v starších tituloch, bol publikovaný v bilancujúcej štúdií od Mikuláša Jančuru v roku 2012 [Jančura 2012]. Pre potreby tohto textu bude slúžiť čiastočne ako pomyselný odrazový mostík.

Automobil bol v starších prácach dlhší čas vnímaný ako technický artefakt s vlastnou, relatívne uzavretou genézou. Práce, spravidla z oblasti dejín techniky, sa zväčša sústredili na popis a technický vývoj jednotlivých modelov v chronologickom slede a často ich izolovali od širšieho kontextu. Pri tomto type spracovania dominoval lineárny, pozitivistický prístup a možno hovoriť skôr o dejinách automobilov a automobilovej produkcie ako o dejinách motorizmu. Kontextuálne ukotvenie automobilov (a motocyklov) smerovalo, hlavne v staršej historiografii, teda viac k lineárnym dejinám vedy a techniky.

V tejto súvislosti je možné spomenúť napr. práce Adolfa Kubu, *Automobil v srdci Evropy* [Kuba 1986] či skôr jeho trojzväzkový *Atlas našich automobilů* [Kuba 1988, 1988a, 1990]. Lineárny a deskriptívny prístup ku spracovaniu automobilovej produkcie v Československu pretrval aj v nasledujúcom období. Do prvých rokov 21. storočia bola vytvorená početná skupina monotematických prác, ktoré si uložili za cieľ spracovať produkciu jednotlivých automobiliek, resp. automobilových značiek a čiastočne aj súkromných karosární v Československu¹ [Jančura 2012].

Jedným z priekopníckych slovenských historikov, ktorý okrajovo reflektoval aj počiatky motorizmu na území Slovenska, resp. v Uhorsku, je Ján Tibenský v práci *Dejiny vedy a techniky na Slovensku*. Tibenský však uvádza len okrajové štatistické údaje o počtoch

¹ Medzi autorov patria napr. Karel Rosenkranz, Martin Janík, Jan Tuček, Petr Kožíšek či Jan Králík. Zo slovenského prostredia to je napr. Marián Šuman-Hreblay. Lineárnemu spracovaniu sa tak tešia popredné československé automobilky ako napr. *Tatra*, *Laurin & Klement*, osobitne *Škoda*, *Praga*, *Wikov*, *Aero* či brnenská *Zbrojovka (Z)*. Z karosárskych firiem to je napr. *Sodomka*, *Bohemia Česká Lípa* či firmy *Uhlik a Petera*.

evidovaných automobilov v Uhorsku na začiatku 20. storočia [Tibenský 1979: 253]. Zároveň dáva nástup automobilov do súvisu s druhou fázou priemyselnej revolúcie a pozvoľným rozširovaním spaľovacích motorov ako jedného z jej technických znakov.²

Podstatne rozsiahlejšia je syntéza dejín vedy a techniky z prostredia českej historiografie. Jednotlivé zväzky *Studii o technice v Českých zemích* boli vydávané Národným technickým múzeom v Prahe v priebehu 80. a 90. rokov. Pre sledovanú problematiku sú relevantné zväzky 4, 5 a 6, ktoré približujú obdobia do roku 1918 a následne obdobie 1918-1945. Motorizmus je tu zasadený do kontextu strojárenského priemyslu. Avšak na rozdiel od popisných, lineárnych prístupov ho reflektuje aj v kontexte rozvoja dopravných sietí a cestnej infraštruktúry, čo možno považovať za výskumný posun [Jílek 1986] [Smolka – Folta 1995] [Smolka – Folta 1995a]. Relevantnou syntézou, avšak s výlučným zameraním na automobilizmus v českých krajinách, je tiež práca Zdeňka Krála, *Století českého automobilu*. Tá však výrazne neprekračuje lineárny prístup v medziach nazerania na automobil ako na technický produkt [Kráľ 2010]. Spomenuté platí aj pre jeho novšiu syntetickú prácu *Motorismus v srdci Evropy, aneb, Slavné, ale i méně známé, leč pozoruhodné události a skutky Čechů a Moravanů počínaje Josefem Božkem před 200 lety roku 1815* [Kráľ 2019].

Taktiež relevantnou syntézou, s osobitným prihliadnutím na množstvo atraktívneho vizuálneho materiálu je práca Karla Mráza a Petra Skuhravého, *Letem motoristickým světem: 1928 – 1939* [Mráz – Skuhravý 2013].

Historik nie je technický inžinier, ale je potrebné upozorniť na to, že tento typ prác má svoj význam, pretože poskytuje relevantnú východiskovú databázu údajov pre ďalšie skúmanie. Ako dobré príklady možno uviesť prístupy Business History [Holec 2006] [Hromuláková 2020: 70 – 83], Produktgeschichte, alebo oblasť kultúrnej histórie, ktorá v úzkom prieniku, napr. s vizuálnymi alebo rodovými štúdiami, vrhá na problematiku motorizmu úplne nové svetlo. V ich rámci má historik možnosť klásť odlišný druh otázok na rozšírenej úrovni a pri tom pozitívne využiť aj typ lineárne zacielených poznatkov, s priklonom k dejinám techniky.

Motorizmus reflektovali aj staršie práce z oblasti hospodárskych a sociálnych dejín Československa. Venovali mu však len okrajovú pozornosť a v súvislosti s dejinami dopravy, ako organickej súčasti hospodárstva, bol dôraz kladený viac na železnicu [Lacina 1990; Kárník 2000, 2002, 2003; Průcha 2004].

V slovenskej historiografii bol cez optiku železničnej dopravy sledovaný primárne dopravný problém Slovenska ako jeden z kľúčových hendikepov nesúrodého hospodárskeho vývoja medzi územím Slovenska a českými krajinami po vzniku republiky [Hallon 1995].

Z výskumného prostredia na Slovensku je na tomto mieste potrebné spomenúť tiež rozsiahly bibliografický sumár Mariána Šumana-Hreblaya, ktorý je dôležitou pomôckou pri heuristike tlačeneho pramenného materiálu [Šuman-Hreblay 1991].

Dôležitá je tiež jedna z priekopníckych prác autora Ivana Szaba, *Zabudnuté volanty*, ktorá napriek popularizačnému charakteru prináša relevantné poznatky o začiatkoch motorizmu na Slovensku. Problematiku kotví autor do súvislosti so šľachtou, ale tiež vznikom automobilových a motocyklových spolkov, ktoré boli kľúčovými hybnými silami pri

² Priemyselnú revolúciu ako predmet spracovania v staršej slovenskej historiografii relevantne približuje štúdia: [Holec 2023: 83 – 105].

rozvoji motorizmu na Slovensku, hlavne v medzivojnovom období [Szabó 2002]. Týmto prístupom sa autor približuje ku kultúrnym rozmerom problematiky, ale metodologicky ich však nerozvíja.

Pri porovnaní českej a slovenskej historiografie vyvstáva v spracovaní problematiky dejín motorizmu značná disproporcia v prospech českého bádateľského prostredia. V starších prácach je logická, pretože autori vychádzajú z prostredia s oveľa hlbšou tradíciou automobilovej výroby. Tá bola v rámci Československej republiky dlhodobo situovaná výlučne na území českých krajín, čo do istej miery mohlo posilniť identitu modernej industriálnej spoločnosti [Bartlová 2017]. Toto však nie je jediný dôvod. Motorizmus mal aj v spoločenských štruktúrach českých krajín stabilnejšie postavenie. Zázemie mu už pred prvou svetovou vojnou vytváralo viacero motoristických spolkov, ktorých počet v medzivojnovom období narástol. Vzhľadom na silnejšie hospodársko-ekonomické zázemie českých krajín v medzivojnovom období, vykazovali tiež vyšší počet evidovaných motorových vozidiel. Úlohu zohrala aj kvalitnejšia cestná infraštruktúra a hustejšie zastúpený sektor služieb pre motoristov. Osobitnú úlohu zohralo tiež celkové psycho-sociálne a socio-kultúrne nastavenie spoločnosti.

Samozrejme, fenomén motorizmu neobišiel ani územie Slovenska. Jeho vývoj bol v sledovanom období špecifický a vykazoval taktiež relatívne vysokú dynamiku. Napriek tomu motorizácia na Slovensku za českými krajinami počas celého trvania 1. ČSR zaostávala.

Uvedená disproporcia vo výskume dejín motorizmu pretrváva medzi českou a slovenskou historiografiou do súčasnosti, avšak posun v jej výskumných trendoch je ako v Českom, tak aj v slovenskom bádateľskom prostredí výrazne prítomný.

Okrem historického pozadia a diferencovaných podmienok je potrebné uviesť, že výrazným akcelerátorom v posunoch výskumných trendov bolo postupné osvojovanie si modernejších, teoreticko-metodologických a interdisciplinárnych prístupov, razených hlavne západoeurópskou a anglo-americkou historiografiou. Vyššie boli uvedené napr. prístupy Business History, Produktgeschichte, či kultúrnej histórie. Výskum problematiky na Slovensku posunulo aj postupné prekonávanie náročnej heuristiky, často fragmentovaného archívneho a pramenného materiálu. Ten bol osobitným faktorom vplyvujúcim na spomenutú disproporciu.

Posunom interpretačných rámcov problematiky bude venovaná pozornosť v nasledujúcej časti tohto textu. V jej rámci budú priblížené ťažiskové práce v komparatívnej perspektíve spisby z českého a slovenského výskumného prostredia.

Konceptuálne posuny vo výskume problematiky motorizmu budeme interpretovať skrz ich ukotvenie v hospodárskych, infraštruktúrnych a legislatívnych rámcoch. V nemalej miere pôjde tiež o konceptualizáciu skrz kultúrne presahy motorizmu. Východiskom bude však rámec samotnej modernizácie ako kultúrneho fenoménu, resp. indikátora zmeny myslenia. Samotnú modernizáciu možno v tejto súvislosti považovať za kľúčový, ale tiež východiskový predpoklad nástupu motorizmu.

Ťažiskové práce budú v texte priblížené v chronologicko-tematickom slede.

Posuny v konceptualizácii problematiky

Jeden z východiskových posunov v skúmaní problematiky dejín motorizmu je jeho ukotvenie v kontexte modernizácie. Modernizácia je však v tomto prípade premýšľaná viac

ako nový spôsob myslenia a nie kvantitatívny posun v technickom vybavení. Samozrejme, na tomto mieste si možno klásť otázku, „čo je modernizácia?“, v ktorej rámci proti sebe postavíme techniku, v zmysle technické predmety a myslenie. Zástancovia oboch „táborov“ disponujú relevantnými argumentmi. Modernizácia nie je možná bez technického zázemia, ale rovnako, nie je možná bez zmeny myslenia a prijatia a zároveň používania technických predmetov. Modernizácia na úrovni zmeny myslenia tak vystupuje ako filter pre úplne novú, psycho-mentálnu kvalitu života spoločnosti.

Do akej miery je v týchto rámcoch ukotvený motorizmus v českej a slovenskej historickej spisbe, bude predmetom nasledujúcich pasáží tohto textu.

V teoretických úvahách o modernizácii a jej vzťahu k mysleniu a (auto)mobilitě, možno ako konceptualizačné východisko priblížiť dve štúdie od Milana Hlavačku, a to *Fenoméni času ve zrychlené době* a viac zacielený text, *Mobilita, doprava, cestování, turismus – zamyšlení nad pojmy a jejich rolí ve společnosti*. Oba texty akcentujú modernizáciu a jej technické, hospodárske a kultúrnospoločenské aspekty. Autor o modernizácii uvažuje hlavne v jej vzťahu k možnostiam a reálnym predpokladom dynamizácie spoločnosti, ktorá, okrem iného, vyústila aj do zvýšenej potreby priestorových mobilit, a následne, voľnočasového cestovania. Fundamentálnym východiskom týchto úvah je konceptualizácia času počas nástupu modernizácie, a teda počas prvej a hlavne druhej fázy priemyselnej revolúcie.

Čas ako jednotka, rozštiepená na presne ohraničený pracovný a voľný, sa stala základom neskoršej organizácie modernej spoločnosti a ako „unifikovaný“ sa stal tiež „sociálnym“ časom. Autor pracuje okrem iného s dobovými sociologickými konceptmi E. Durckheima. V súvislosti so sledovanou témou je však nutné uviesť, že markantnú zásluhu na unifikácii času nesie železničná doprava, ktorú autor interpretuje ako „leading sector“, spočiatku britskej ekonomiky. Zároveň tak železnica vytvorila exaktný rámec (železničný čas) aj pre osobnú mobilitu a spoločenskú organizáciu aktivít. Navyše bol tento exaktný rámec prostredníctvom unifikácie času a jeho konvenčného ukotvenia prenosný [Hlavačka 2008: 7 – 19].

Na úvahy o čase nepriamo nadväzuje novšia štúdia o mobilitě, ktorá okrem vymedzenia pojmov, primárne v súvislosti s turizmom, konceptualizuje nástup motorizmu ako „auto-mobility“. Automobilita je podľa M. Hlavačku individualizovaná, nezávislá a demokratizovaná (skôr liberalizovaná) forma mobility. Táto téza platí najviac v porovnaní so železničnou dopravou ako uzavretým a zložito štruktúrovaným systémom, s autoritárskou povahou. Osobný automobilizmus je nezávislý na cestovných poriadkoch či koľajniciach. Podľa Hlavačku navracia krajinu do hľadáča cestujúceho, keďže vodič automobilu ju musí pri riadení registrovať a cestujúci vo vlaku nie. Demokratizácia automobility však nespočíva len v nezávislej jazde. Automobily a motocykle na seba viažu moderné konotácie a symboly, spojené s nástupom moderných hodnôt ako napr. úspech, vkus, dynamika. Z ontologického hľadiska automobilita re-definovala kategórie pohybu, priestoru a času. Zároveň patrí medzi kľúčové technické znaky modernizácie a ňou vytvorenej hmotnej kultúry 20. storočia [Hlavačka 2016: 11 – 24].

Kultúrno historickú rovinu modernizácie, akcentuje skrz kategóriu rýchlosti štúdia Ivana Jakubeca, *Výrobná automobilů jako výrobná rychlosti. Firma Laurin & Klement v Mladé Boleslavi*. V prípade danej štúdie ide o aplikáciu dobového vnímania rýchlosti na činnosť, zázemie a hlavne transformačný proces výrobného portfólia firmy Laurin

↳ *Klement* od bicyklov, cez motocykle až po automobily. Osobitný zreteľ bol kladený na stavbu športových špeciálov. V prenesenom význame ide o snahu zachytiť vzťah človeka a rýchlosti v kontexte spoločenských zmien, sprevádzaných modernizáciou na začiatku 20. storočia, na príklade činnosti firmy. Jakubec približuje síce genézu firmy viac zameranú na hospodárske hľadisko, ale súčasne pristupuje k dvojici V. Laurina a V. Klementa cez optiku Business History. Prezentuje ich ako podnikateľov, ktorí správne vycítili trend a spoločenský dopyt po novinkách a rýchlosti ako výrazu nového životného štýlu. Zároveň tým motocykel a automobil interpretuje ako určitú formu archetypizácie rýchlosti v spoločenskom vnímaní [*Jakubec 2008: 148 – 165*].

S prístupmi business history vo vzťahu k firme *Laurin & Klement* a *Škoda* korešponduje aj obsiahlejšia práca *Škodovky do celého sveta. Export automobilů L & K a Škoda v letech 1905 – 1991*, od Lucie Vavrečky Kempnej [*Vavrečka Kempná 2011*].

Zo staršieho obdobia možno spomenúť syntetizujúcu prácu autorov Jana Králíka a Petra Kožíška, *Století českého motorismu, automobil v Českých zemích*. Publikácia napriek syntetizujúcemu charakteru neizoluje automobily ako striktné technické artefakty a nevenuje sa ich vlastnému technickému popisu. V tejto súvislosti to však nie je nedostatok, práve naopak, práca rieši motorizmus ako komplexnejší fenomén, zasadený do hospodárskych a primárne kultúrno-spoločenských súvislostí. Autor sa osobitne venuje fenoménu predaja, reklamy, ale tiež motoristickému športu, ktorý sa v medzivojnovom Československu rozvíjal predovšetkým na báze fungovania motoristických klubov. Pozornosť venuje hlavne Autoklubu Republiky Československé, jeho legislatívnemu a právnenému postaveniu a interpretuje ho ako hlavnú organizačnú hybnú silu organizovaného motorizmu v krajine. Problémom ako napr. medziklubové vzťahy sa však venuje len okrajovo, no naznačuje jeho dominantné postavenie. Napriek tomu ide o prínosnú prácu so snahou posunúť poznanie smerom ku komplexnejšiemu uchopeniu problematiky, so zreteľom na jej spoločenské aspekty [*Králík – Kožíšek 2001*].

Výrazným posunom vo výskume problematiky bola v prvom desaťročí nového milénia práca od Jana Štemberka, *Automobilista v zajištění reality* [*Štemberk 2008*]. Autor v práci zasadzuje motorizmus do rozsiahleho a členitého rámca jeho vlastnej právnej regulácie počas medzivojnovnej ČSR, s východiskom z pred roka 1918. Okrem kreovania legislatívneho rámca, v podobe pravidiel cestnej premávky, približuje autor široké spektrum právnej regulácie motorizmu. Do jeho pozornosti sa tak dostáva automobil v daňovom systéme či motoristické poistenie. Problematiku právnej regulácie motorizmu zasadzuje autor do širších, primárne hospodárskych a kultúrno-spoločenských súvislostí a postavenia motorizmu v tomto kontexte. Analyzuje tak napr. možnosti a limity vo vzťahu ku kúpnej sile obyvateľstva, hustote motoristických služieb a osobitne predaja motorových vozidiel, či všeobecnej cestnej dopravy, so zreteľom na jej technickú stránku. Problematiku má autor snahu zachytiť v komparačnom rámci českých krajín a Slovenska, s čiastočným presahom na územie Podkarpatskej Rusi. Váha výskumu je však proporčne sústredená primárne na české krajiny, s časovým presahom do obdobia existencie Protektorátu Čechy a Morava. Autor tak vyplnil biele miesto v poznaní problematiky a v jej výskume nasadil aj pre bádateľov z prostredia slovenskej historickej vedy výrazné vodiace línie. Motorizmus približuje Jan Štemberk aj v širšom kontexte dejín cestovného ruchu v sledovanom období [*Štemberk 2009*], ale aj v súvislostiach živnostenskej cestnej dopravy medzivojnového obdobia, kde zreteľ kladie na autobusovú a nákladnú dopravu [*Štemberk 2010*].

Zo slovenskej historiografie možno z daného obdobia priblížiť štúdiu Miroslava Sabola, *Technický pokrok v slovenských domácnostiach v medzivojnovom období*. Štúdia bola publikovaná ako kapitola v kolektívnej monografii zostavovateľky Jaroslavy Roguľovej, *Od osmičky k osmičke. Premeny slovenskej spoločnosti v rokoch 1918 – 1938*. Autor v nej prináša pohľad na prienik modernizácie do každodenného života obyvateľov Slovenska v sledovanom období, pričom si ako osobitné ukazovatele zvolil elektrifikáciu, počiatok používania elektrických spotrebičov, modernizáciu poľnohospodárstva a modernizáciu cestnej dopravy. V tejto súvislosti spomína pozvoľný nástup automobilizmu v dôsledku vysokých cien a prevádzkových nákladov motorových vozidiel, nižšej kúpnej sily slovenského obyvateľstva či nedostatočne rozvinutej a technicky menej zabezpečenej cestnej infraštruktúry. Autor tak automobilizmus kotví primárne v hospodárskych súvislostiach medzivojnovnej republiky, pričom zdôrazňuje výraznú dobovú hospodársko-ekonomickú disproporciu medzi českými krajinami a Slovenskom [Sabol 2009: 59 – 72].

Do úplného centra jeho výskumnej pozornosti sa doprava dostala v štúdiu *Limity a hranice cestnej dopravy v 40. rokoch 20. storočia na Slovensku* [Sabol 2014: 471 – 499] a v monografii *Dejiny dopravy na Slovensku 1938 – 1948 (1950). Jej hranice a limity* [Sabol 2015]. Ťažisko oboch prác nespočíva v medzivojnovom období, ale údaje a súvislosti dopravy v 1. ČSR slúžia v oboch prípadoch ako nevyhnutné východisko. Obe práce zasadzujú dopravu do širších, hospodárskych a spoločenských súvislostí, pričom vymedzujú tiež jej právno-legislatívnu reguláciu či postoj štátnych politikov voči jej rozvoju. Monografia *Dejiny dopravy na Slovensku 1938 – 1948 (1950)*... ako jediná v súčasnej slovenskej historiografii približuje kompletne spektrum dopravných segmentov od železničnej a lodnej dopravy, cez motorizmus, až po letectvo, pričom jednotlivé dopravné odvetvia zasadzujú do politických, hospodárskych, legislatívnych a socio-kultúrnych kontextov. Pozornosť je však potrebné upriamiť na jej kritické východisko, že úsilie hospodárskych historikov bolo dosiaľ primárne zamerané na úroveň a rozvoj priemyslu, pričom doprave bola venovaná len okrajová pozornosť. Nemenej dôležitým postrehom je disproporcija vo výskume jednotlivých segmentov dopravy na Slovensku, ktorú možno zdôvodniť rovnakou disproporciou, resp. roztrieštenosťou pramennej základne.

Odhliadnuc od produkcie z českého prostredia v novšom období, ktorému bude v tomto texte venovaná osobitná pozornosť, je potrebné spomenúť práce Mikuláša Jančuru, novšie práce od spomenutého Miroslava Sabola, ale tiež od Ľudovíta Hallona a Michala Ďurča.

Osobný automobilizmus v hospodárskych a kultúrno-spoločenských súvislostiach medzivojnového Slovenska približuje monografia *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918 – 1938* [Jančura 2017]. V predmetnej monografii je problematika motorizmu zacielená na hospodárske a kultúrno-spoločenské aspekty. Autor približuje ťažiskové hospodárske aspekty ako dostupnosť osobných automobilov v špecifickom hospodársko-ekonomickom prostredí Slovenska počas 1. ČSR. Čiastočne sa dotýka aj služieb pre motoristov a legislatívnych otázok štátnych ciest. Ako kľúčové kultúrno-spoločenské aspekty prezentuje rozvoj organizovaného motorizmu a voľnočasovej mobility, skrz pôsobenie viacerých auto-moto klubov.

Automobilite ako voľnočasovému fenoménu s výrazným prepojením na cestovanie sa autor venuje v štúdiách, „*S veselou myslou do dialky*“, *Počiatky motoristického športu v Bratislave a Košiciach v rokoch 1921 – 1933* a *Rýchlosť, dobrodružstvo, politika. Voľnočasová*

automobilita a Autoklub Košice [Jančura 2016: 270 – 287, 2020: 67 – 84, 2023: 71 – 88]. Vizuálne reprezentácie automobilov ako nosných informačných médií analyzuje pomocou ikonografickej a semiotickej metódy štúdia v spoluautorstve s Lukášom Katriňákom, *Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovnej reklame na Slovensku* [Jančura – Katriňák 2017: 165 – 180]. Každodenný život v spojení so šľachtou a jej vzťahom k modernizácii a motorizmu na Slovensku, približuje štúdia v spoluautorstve s Katarínou Hromulákovou (Lukáčovou), *Automobilizmus a šľachta na Slovensku. Prípád baróna Wielanda z Markušoviec* [Jančura – Hromuláková 2019: 52 – 72].

Z novej produkcie v slovenskej historiografii je relevantnou monografia autorskej trojice Miroslav Sabol, Ludovít Hallon a Michal Ďurčo, *Automobilizmus na Slovensku v prvej polovici 20. storočia*. Časový rámec práce je posunutý až smerom k Slovenskému štátu a následne k roku 1950. Do výskumného hľadáča sa okrem legislatívnych a právnych otázok motorizmu na Slovensku dostala aj problematika voľnočasovej automobility a jej kultúrnych presahov. Tej sa autori venujú hlavne v kontexte združení organizovaného motorizmu a služieb pre motoristov, avšak cez optiku rozdielnych politických režimov v sledovanom časovom rámci [Sabol – Hallon – Ďurčo 2022].

Osobitnou témou je cestná sieť ako jeden z kľúčových determinantov rozvoja motorovej dopravy. Primárne hospodárske aspekty problematiky tu majú taktiež logický presah aj do oblasti kultúrny, a to hlavne voľnočasovej automobility a cestovania. V tejto súvislosti je okrem rôznych parciálnych štúdií potrebné spomenúť monografiu Michala Ďurča, *Cesty a diaľnice na Slovensku v medzivojnovom období* [Ďurčo 2021]. Na príklade rozvoja cestnej infraštruktúry odhaľuje autor početné hospodárske problémy, ale tiež presah problematiky do politickej roviny a česko-slovenských vzťahov.

Posun výskumu problematiky k voľnočasovým aktivitám, v spojení s turistikou a motoristickými službami, skúma v posledných rokoch okrem Mikuláša Jančuru aj spomenutý Miroslav Sabol [Sabol 2020, 2020a: 375 – 389].

Dopravu v širšom tematickom rozpätí približuje napr. monografia *Jazda storočiami* od Petra Šimka. Ide o syntetizujúcu monografiu s popularizačným charakterom, mapujúcu širšie spektrum dopravných segmentov. Osobitnú pozornosť venuje motorizmu ako súčasť cestnej dopravy, v časovom rámci od polovice 19. storočia [Šimko 2020].

So zacielením na viaceré aspekty cestnej dopravy funguje zborník *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku III*. Vo vzťahu k problematike motorizmu a jeho voľnočasových aspektov, možno osobitne tiež priblížiť štúdiu *Cestná doprava ako súčasť individuálneho cestovného ruchu* od Miroslava Sabola a Ludovíta Hallona. Štúdia približuje rozšírenie motoristickej turistiky s ťažiskom v období Slovenského štátu, a neskôr, v 50. a 60. rokoch. Za prínosné možno považovať taktiež východiská a vyzdvihnutie problematických špecifik rozvoja motorizmu v medzivojnových rokoch na Slovensku. Problematiku kotvia v rozvoji infraštruktúry, legislatívy, služieb pre motoristov, ale tiež vo fungovaní početných motoristických združení.

Problematika rozvoja motorizmu v autoritárskych režimoch je téma, ktorá sa v posledných rokoch teší výskumnej pozornosti. Je preto prínosné, že približuje aspekty ako napr. centrálny Slovenský autoklub a zasadzuje individuálny motorizmu do kontextu hospodárskych obmedzení [Štemberk – Jakubec 2018]. Medzi kľúčové patria prídellový systém či chýbajúci servis čo sa v konečnom dôsledku stalo charakteristickým rysom motorizmu aj v povojnových rokoch a v prvých rokoch komunistického režimu.

Opodstatnené je aj prepojenie na Zväzarm, a v prípade rozvoja motoristického turizmu a kultúry automobilov aj zmienky o budovaní autokempov a motelov [Sabol – Hallon 2023: 159 – 189].

Relevantnou je tiež štúdia Michala Ďurča, *Ako sa v minulosti cestovalo cez Čertovicu a prečo sa nová cesta nestala slovenskou Grossglockner Hochalpenstrasse*. Na príklade výstavby cesty cez horské sedlo Čertovica autor prepája hospodársky význam cestnej infraštruktúry, ale taktiež problémy s ich technickou realizáciou, legislatívne limity, v celkovom kontexte štátnej politiky a jej vzťahu k výstavbe ciest v sledovanom období. Relevantná je komparácia s rakúskymi, tzv. vyhliadkovými horskými cestami, v ktorých tkvie aj potenciál rozvoja cestovného ruchu [Ďurčo 2023: 187 – 206]. V obdobných koncepcných rámcoch, zameraných na spojenie motorizmu a voľného času, fungujú aj štúdie *Automobilizmus a voľnočasové aktivity v medzivojnových rokoch na Slovensku*, od Miroslava Sabola a Ľudovíta Hallona [Sabol – Hallon 2020: 203 – 220] a *Cestovanie motorovým vozidlom* Michala Ďurča. Tá však voľnočasové cestovanie automobilmi kotví v časovom rámci mimo nami sledovaného obdobia. Pozornosť zameriava osobitne na vznik autokempingov začiatkom 60. rokov ako aj komplexnejším možnostiam a limitom pestovania auto-moto turistiky v podmienkach socialistického režimu [Ďurčo 2020: 289 – 304].

Hodnotenie stavu cestnej, spolu so železničnou infraštruktúrou v kontexte hospodárskych možností a limitov na Slovensku, približuje v rámci kolektívnej monografie *Republika v pohybu*, kapitola od Ľudovíta Hallona, *Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy v riešení dopravného problému Slovenska 1918 – 1938* [Hallon 2022: 167 – 204].

Dejinám motorizmu sa v posledných rokoch venovala zvýšená pozornosť hlavne v českom výskumnom prostredí.

Relevantná je séria zborníkov vydávaných Národným technickým múzeom v Prahe, venovaná vede a technike v českých krajinách v časovom rámci od rokov 1. svetovej vojny, po obdobie normalizácie. Motorizmus je však v jej rámci zastúpený len parciálne [Janovský – Kleinová – Střítecký (ed.) 2010; Lorencová – Novotný (ed.) 2011; Kleinová (ed.) 2014; Kleinová – Králová (ed.) 2016].

Zacielennejšie sú aktivity jednotlivých výskumných pracovníkov Národného technického múzea. Primárne možno spomenúť autorov ako Miloš Horejš a Jiří Křížek, ktorý značnú pozornosť venovali vzťahu šľachty k fenoménu motorizmu v širších súvislostiach. V tomto kontexte možno vyzdvihnúť prácu *Automobilizmus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*, Jiří Kristián Lobkowitz: *Aristokrat s dušou závodníka a syntetizujúcu prácu Zámek s vůní benzínu. Automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945* [Hořejš – Křížek 2012; Hořejš 2014; Hořejš – Křížek 2015].

Výskum problematiky v posledných piatich rokoch výrazne prehĺbila a rozšírila séria kolektívnych a individuálnych monografií z cyklu *Století českého motorismu*. Výstupy boli realizované v rámci rozsiahleho, rovnomeného projektu³ s cieľom zastrešiť, resp. postihnúť čo najširšie spektrum aspektov, ktoré na seba motorizmus ako jeden z najvýraznejších fenoménov 20. storočia viaže.

Prvý zväzok, zacielený na kultúrne roviny motorizmu, reflektuje viaceré prieniky motorizmu do kultúrneho života, resp. do kreujúcej sa modernej kultúry sledovaného obdobia

³ České století motorismu [online]. Dostupné z: <https://starfos.tacr.cz/projekty/DG18P02OVV051#project-main> [cit. 18. 4. 2024].

v Československu. Medzi ťažiskové oblasti práce patria napr. vizuálna kultúra v podobe fotografie, plagátu či filmu. Do pozornosti autorov sa však dostala napr. aj motoristická móda či úvahy o automobiloch a motocykloch v kontexte filozofickej estetiky [Šalanda – Štemberk 2019].

Kultúrne roviny motorizmu akcentuje čiastočne aj druhý zväzok, ktorý je zacielený na úlohu motorizmu vo voľnočasových štruktúrach. Východiskom práce je samotná konceptualizácia voľného času a vzájomný vzťah k automobilom a motocyklom ako produktom hmotnej kultúry. Viacero vstupov tejto práce sa venuje automobilovej turistike, praktizovanej spravidla v organizovanom rámci motoristických korporácií, ktoré v sledovanom období naberali na popularite, a to ako v českých krajinách, tak aj na území Slovenska. Bokom nezostal ani profesionalizovaný automobilový šport, ale aj kontext prídelového systému v rokoch 1939-1945 či voľnočasová automobilita v socializme [Zouharová Dyková – Fricová 2020].

Na poli kultúrnych presahov sa pohybuje aj práca *Automobilismus a česká společnost*, ktorá vo svojom obsahu syntetizuje poznatky z oblastí, ktorým sa analyticky venoval napr. vyššie spomenutý prvý zväzok série. Práca sa okrem aspektov motoristickej turistiky zaoberá napr. aj prínosným momentom interakcie automobilu so svojim okolím, a to na príklade vzťahu automobil-mesto, automobil-vidiek či dopadov motorizmu na okolité prostredie (výstavba ciest, mostov a pod.) [Štemberk – Jakubec – Šalanda 2020].

Vo viacerých vstupoch bola osobitná pozornosť venovaná organizovanému motorizmu. Tento aspekt problematiky je nanajvýš relevantný, hlavne ak premýšľame o motorizme naviazanom na problematiku športu, voľnočasovej mobility, cestovného ruchu, ale tiež napr. na symboliku automobilov pre individuálnu mobilitu, alebo tiež rôzne odtiene česko-slovenských, ale napr. tiež česko-nemeckých vzťahov. Úlohu do značnej miery hrá aj prepojenie motorizmu s hospodárskymi aspektmi ako infraštruktúra, legislatíva a jeho technické zabezpečenie.

Z hľadiska fungovania organizovaného motorizmu počas 1. ČSR je relevantná monografia *Do houful! 100 let organizovaného motorismu v Českých zemích*. Práca približuje komplexný pohľad na organizovaný motorizmus v celoštátnom meradle, pričom neopomína ani automotokluby na Slovensku a Podkarpatskej Rusi, ktorým bola v českej historiografii dosiaľ venovaná len marginálna pozornosť. Práca je rozčlenená podľa teritoriálneho pôsobenia klubov, čo môže na prvý pohľad evokovať istú izolovanosť konceptu. Autori však okrem vlastných aktivít klubov, súvisiacich okrem organizačného zázemia aj so športom a turistikou, dbali aj na ich vzájomné vzťahy, komunikáciu a spoluprácu [Němec – Zouharová Dyková – Rudík 2021]. Ide o kvalitný vstup do problematiky a prvú ucelenú prácu, približujúcu organizovaný motorizmus medzivojnového Československa komplexne, so zreteľom celé územie republiky.

S problematikou organizovaného motorizmu korešponduje tiež práca *Za volantem bez bázně a chikany: fenomén autoklubů v českých zemích 1904 – 1951*, od spomenutých autorov Sylvie Zouharovej Dykovej a Jana Němca [Zouharová Dyková – Němec 2022].

Užšie vymedzená, so zreteľom na problematiku česko-nemeckých vzťahov, je práca Jana Němca, *Motoristé na Šébru a pod Šébrem*. Prináša pohľad na pôsobenie nemeckého autoklubu Nordböhmischer Kraftfahrerbund. Práca sa zameriava viac do vnútra klubu a na jeho športové a turistické aktivity. Osobitne sa však venuje tiež vzťahu k centrálnemu Autoklubu republiky československé, a to cez prizmu česko-nemeckých vzťahov

v sledovanom období. Na tomto príklade je tak možné sledovať výrazný prienik motorizmu (motoristického športu) do politickej roviny [Němec 2019].

Ani z novšieho výskumu však nevypadli technické aspekty. Popri popularizačných, skôr popisne ladených prácach, venovaných jednotlivým modelom či výrobcom, je značným posunom tretí zväzok zo série *Století českého motorismu*. Kolektívna monografia s podtitulom, *Technická stránka motorismu*, približuje aspekty ako napr. technika a technológia výstavby cestnej infraštruktúry či sieť benzínových čerpadiel na príklade firmy *Bratři Zigmundovi*. V premostení na konkrétnu firmu zasadenú do metodologických rámcov business history možno osobitne vyzdvihnúť monografiu *Rodinné podnikání v moderní době* od Milana Hlavačka a Pavla Beka [Bek – Hlavačka 2018].

Ako osobitné príklady, zasadené do konceptuálneho rámca Produktgeschichte, sú v práci zastúpené kapitoly, venované napr. firme *Jawa* či *Škoda Favorit*. Uvedené kapitoly vďaka odlišnému metodologickému rámcu však vysoko prekračujú pozitivistické nazeralenie. Značné zastúpenie má taktiež motoristická legislatíva, s prihliadnutím na jej technické aspekty. Ako príklad sú priblížené napr. technické požiadavky na motorové vozidlá a ich kontrola, ukotvená v legislatíve socialistického Československa [Kleinová 2021].

Osobitná pozornosť je v súčasnej historickej vede venovaná aj rodovým aspektom problematiky, a to v prepojení na relativizovanie stereotypov viazaných na vzťah žien k motorizmu, primárne v ranej fáze jeho rozvoja. Jedna z novších je monografia *První ženy za volantem, dámský automobilismus na počátku 20. století*, od Michaely Žákovéj. Približuje aspekty ako motoristickú módu, ale aj každodenný život žien vo vzťahu k automobилоm a motocyklom, do ktorého patrí aj šport a v neposlednom rade motoristická turistika. Primárne je však práca, vzhľadom na dosažiteľnosť pramenného materiálu, zameraná na ženské motoristky z vyšších spoločenských vrstiev a časovo je ohraničená rokom 1918 [Žáková 2022].

Záver

Napriek na prvý pohľad okrajovej povahe témy, možno v prípade dejín motorizmu hovoriť o dôležitom a mnohovrstevnom fenoméne, ktorý na seba viaže celý diapazón kontextov, súvislostí a presahov. Česká historiografia začlenila fenomén motorizmu do rámca svojich výskumných tém už pred rokom 1989, avšak primárne ho skúmala ako relatívne uzavretý kruh technických artefaktov s vlastnou vnútornou genézou. Mierny presah bol zaznamenaný v súvislosti s hospodárskymi presahmi. To platí aj pre ojedinelé práce zo slovenskej historiografie. Medzi výskumnými prostrediami v českých krajinách a na Slovensku však vo výskume problematiky prevládala výrazná kvantitatívna aj kvalitatívna disproporcía. Výraznejší posun nad pozitivistický rámeč nastal koncom 90. rokov a na začiatku nového milénia. Tento posun nastal hlavne v dôsledku pomyselného „oslobodenia“ automobilov z područia lineárnych dejín techniky. Výraznú úlohu zohralo v tomto procese prenikanie a osvojovanie si moderných teoreticko-metodologických prístupov západnej historiografie, ale aj prekonávanie problematickej heuristiky, často fragmentovaného archívneho materiálu. V tomto kontexte sa automobily a motocykle vnímali ako súčasť fenoménu motorizmu a začali sa dôslednejšie začleňovať do rámcov hospodárskych, sociálnych a postupne aj kultúrnych dejín. Na tento trend postupne „naskočili“ aj bádatelia z výskumného prostredia na Slovensku, avšak problematika dejín motorizmu je na

Slovensku stále záležitosťou úzkeho kruhu historikov. Výskumný boom v problematike nastal v poslednom desaťročí, keď sa problematika (opäť hlavne v českých krajinách, avšak za participácie slovenských historikov) stala predmetom rozsiahlych výskumných projektov a ich výstupy výrazne vyplnili biele miesta v jej poznaní. Pre bádateľov na Slovensku však napriek pozitívnym vývojovým tendenciám zostávajú dejiny motorizmu stále relevantnou výskumnou výzvou.

PodĎakování

Predkladaná štúdia je vypracovaná v rámci implementácie projektu VVGS-2022-2431, Fenomén motorizmu: Komentovaná edícia prameňov k dejinám osobného automobilizmu na Slovensku v medzivojnovom období.

Pramene a literatúra

- Bartlová, Milena a kol. [2017]. *Co bylo Československo? Kulturní konstrukce státní a národní identity*. Praha: Umprium.
- Beard, Mary – Beard, Charles [1927]. *Rise of American Civilization*. New York: The Macmillan Company.
- Bek, Pavel – Hlavačka, Milan [2018]. *Rodinné podnikání v moderné době*. Praha: Historický ústav AV ČR.
- Burke, Peter [2011]. *Co je kulturní historie*. Vimperk: Dokořán.
- Ďurčo, Michal [2020]. Cestovanie motorovým vozidlom ako voľnočasová aktivita a československé autokempingy začiatkom 60. rokov. In. Zouharová Dyková, Silvie – Fricová, Jana (ed.). *České století motorismu II. Motorismus jako prostředek volného času*. Brno: Technické muzeum v Brně, s. 289 – 304.
- Ďurčo, Michal [2021]. *Cesty a diaľnice na Slovensku v medzivojnovom období*. Bratislava: VEDA.
- Ďurčo, Michal [2023]. Ako sa v minulosti cestovalo cez Čertovicu a prečo sa nová cesta nestala slovenskou Grossglockner Hochalpenstrasse. In. Šimko, Peter (ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku III*. Žilina: Považské múzeum, s. 187 – 206.
- Hallon, Ludovít [1995]. *Industrializácia Slovenska 1918 – 1938. Rozvoj alebo úpadok?* Bratislava: VEDA, Vydavateľstvo SAV.
- Hallon, Ludovít [2022]. Úloha železničnej a cestnej motorovej dopravy v riešení dopravného problému Slovenska 1918 – 1938. In. Kober, Jan (ed.). *Republika v pohybu*. Praha: Academia, s. 167 – 204.
- Hlavačka, Milan [2008]. Fenomén času ve zrychlené době. In. Blümlová, Dagmar – Rauchová, Jana. *Čas rychlých kol a křidel, aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin přelomu 19. a 20. století*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovích, s. 7 – 19.
- Hlavačka, Milan [2016]. *Mobilita, doprava, cestování, turismus – zamyšlení nad pojmy a jejich rolí ve společnosti*. In. Jakubec, Pavel (red.). *Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří*. Semily – Turnov – Jičín: Státní okresní archiv Semily, Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, s. 11 – 24.
- Holec, Roman [2006]. „Neviditeľná ruka trhu“ alebo „všadeprítomné ruky“ manažmentu (k novým diskusiám na poli hospodárskych dejín). *Historický časopis* 54 (1): 3 – 24. Dostupné z: http://historickycasopis.sk/pdf/Historicky_casopis_1_2006.pdf [cit. 2. 4. 2024].
- Holec, Roman [2023]. Úvahy o priemyselnej revolúcii. *Česko-slovenská historická ročenka* 25 (2): 83 – 105. Dostupné z: <https://www.cskh.sk/wp-content/uploads/2023/12/05-holec.pdf> [cit. 2. 4. 2024].
- Hořejš, Miloš – Křížek, Jiří a kol. [2012]. *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945*. Praha: Národní technické muzeum.
- Hořejš, Miloš [2014]. *Jiří Kristián Lobkowicz: Aristokrat s duší závodníka*. Praha: Mladá fronta.
- Hořejš, Miloš – Křížek, Jiří [2015]. *Zámek s vůní benzínu. Automobily a šlechta v českých zemích do roku 1945*. Praha: Mladá fronta.
- Hromuláková, Katarína [2020]. Metodologické východiská Business History: výskumný príklad zlievarní Poledniak v Košiciach 1898 – 1950. In. Hromuláková, Katarína (ed.). *Ako sa píše dejiny? Metódy – prístupy – pramene. Stretnutie mladých historikov IX*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika,

- Filozofická fakulta, Katedra histórie, s. 70 – 83. Dostupné z: <https://unibook.upjs.sk/sk/historia/1325-ako-sa-pisu-dejiny-metody-pristupy-pramene-stretnutie-mladych-historikov-ix> [cit. 2. 4. 2024].
- Jakubec, Ivan [2008]. *Výrobná automobilů jako výrobná rychlosti. Firma Laurin&Klement v Mladé Boleslavi*. In. Blümlová, Dagmar – Rauchová, Jana. *Čas rychlých kol a křidel, aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin přelomu 19. a 20. století*. České Budějovice: Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, s. 148 – 165.
- Jančura, Mikuláš [2012]. Československá automobilová história v rokoch 1918 – 1948 a jej hospodárske, technicko-historické a kultúrno-spoločenské aspekty v českej a slovenskej historiografii. *Individual and society / Človek a spoločnosť* 15 (2). [on-line] Dostupné z: <https://individualandsociety.org/sk/casopis/2012/2/ceskoslovenska-automobilova-historia-v-rokoch-1918-1948-a-jej-hospodarske-technicko-historicke-a-kulturno-spolocenske-aspekty-v-ceskej-a-slovenskej-historiografii> [cit. 27. 3. 2024].
- Jančura, Mikuláš [2016]. „S veselou myslou do dialky.“ Náčrt možností a limitov motoristickej turistiky a športu na Slovensku v medzivojnovom období. In. Jakubec, Pavel (red.). *Na kolech do sveta. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří*. Semily – Turnov – Jičín: Státní okresní archiv Semily, Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, s. 270 – 287.
- Jančura, Mikuláš [2017]. *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918 – 1938*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach.
- Jančura, Mikuláš – Katriňák, Lukáš [2017]. Vizuálna prezentácia automobilizmu v medzivojnovnej reklame na Slovensku. In. Šimko, Peter a kol. *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, s. 165 – 180.
- Jančura, Mikuláš – Hromuláková, Katarína [2019]. Automobilizmus a šľachta na Slovensku: Prípád baróna Wielanda z Markušoviec. *Kultúrne dejiny / Cultural history / Kulturgeschichte* 10 (1): s. 52 – 72.
- Jančura, Mikuláš [2020]. Rýchlosť, dobrodružstvo, politika. Voľnočasová automobilita a Autoklub Košice. In. Zouharová Dyková, Silvie – Fricová, Jana. *České století motorismu II. Motorismus jako prostředek volného času*. Brno: Technické muzeum v Brně, s. 67 – 84.
- Jančura, Mikuláš [2023]. Speed, Adventure, Politics: Leisure Motoring in Interwar Slovakia with Regard to the Activities of the Autoklub Košice. *City and History* 12 (2): 71–88.
- Janovský, Igor – Kleinová, Jana – Stráiteský, Hynek (ed.) [2010]. *Věda a technika v Československu v letech 1945 – 1960*. Praha: Národní technické muzeum.
- Jílek, František [1986]. *Studie o technice v Českých zemích IV. 1800 – 1918*. Praha: Národní technické muzeum.
- Jünger, Georg Friedrich [2012]. *Perfektnost techniky / Stroj a vlastnictví*. Praha: Academia.
- Kárník, Zdeněk [2000]. *České země v éře První republiky (1918 – 1939), 1. díl: Vznik, budování a zlatá éra republiky (1918 – 1929)*. Praha: Libri.
- Kárník, Zdeněk [2002]. *České země v éře První republiky (1918 – 1939), 2. díl: Československo a české země v krizi a ohrožení (1930 – 1935)*. Praha: Libri.
- Kárník, Zdeněk [2003]. *České země v éře První republiky (1918 – 1939), 3. díl: O přežití a o život (1936 – 1938)*. Praha: Libri.
- Kleinová, Jana (ed.) [2014]. *Věda a technika v českých zemích mezi světovými válkami*. Praha: Národní technické muzeum.
- Kleinová, Jana – Králová, Hana (ed.) [2016]. *Věda a technika v českých zemích v období první světové války*. Praha: Národní technické muzeum.
- Kleinová, Jana (ed.) [2021]. *České století motorismu III. Technická stránka motorismu*. Praha: Národní technické muzeum.
- Král, Zdeněk [2010]. *Století českého automobilu*. Praha: BB art.
- Král, Zdeněk [2019]. *Motorismus v srdci Evropy, aneb, Slavné, ale i méně známé, leč pozoruhodné události a skutky Čechů a Moravanů počínaje Josefem Božkem před 200 lety roku 1815*. 2., akt. vyd. Praha: Rebo International CZ.
- Králík, Jan – Kožíšek, Petr [2001]. *Století motorismu. Automobil v českých zemích*. Brno: Brněnské veletrhy a výstavy.
- Kuba, Adolf [1986]. *Automobil v srdci Evropy*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- Kuba, Adolf [1988]. *Atlas našich automobilů 1 (1897 – 1913)*. Praha: NADAS.
- Kuba, Adolf [1988a]. *Atlas našich automobilů 2 (1914 – 1928)*. Praha: NADAS.

- Kuba, Adolf [1990]. *Atlas našich automobilů 3 (1929 – 1936)*. Praha: NADAS.
- Lacina, Vlastislav [1990]. *Formování československé ekonomiky, 1918 – 1923*. Praha: Academia.
- Lorenčová, Ivana – Novotný, Michal (ed.) [2011]. *Věda a technika v českých zemích v 60. letech 20. století*. Praha: Národní technické muzeum.
- Mráz, Karel – Skuhřavý, Petr [2013]. *Letem motoristickým světem: 1928 – 1939*. Praha: Reprom.
- Němec, Jan – Zouharová Dyková, Silvie – Rudík, Milan [2021]. *Do houfu! 100 let organizovaného motorismu v Českých zemích*. Brno: Technické muzeum v Brně.
- Němec, Jan [2019]. *Motoristé na Šébru a pod Šěbrem. Německý autoklub Nordböhmischer Kraftfahrerbund a jeho místo mezi motoristickými organizacemi v Československu*. Brno: Technické muzeum v Brně.
- Průcha, Václav [2004]. *Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918 – 1992, 1. Díl, období 1918 – 1945*. Brno: Nakladatelství Doplněk.
- Sabol, Miroslav [2009]. Technický pokrok v slovenských domácnostiach v medzivojnovom období. In. Rogulová, Jaroslava a kol. *Od osmičky k osmičke: Premeny slovenskej spoločnosti v rokoch 1918 – 1938*. Bratislava: Historický ústav SAV, s. 59 – 72.
- Sabol, Miroslav [2014]. Limity a hranice cestnej dopravy v 40. rokoch 20. storočia na Slovensku. *Historický časopis* 62 (3): 471 – 499.
- Sabol, Miroslav [2015]. *Dejiny dopravy na Slovensku 1938 – 1948 (1950). Jej hranice a limity*. Bratislava: VEDA.
- Sabol, Miroslav [2020]. Počiatky mototuristiky na Slovensku v prvej polovici 20. storočia. *Historická sociológia* 12 (1): 131 – 145.
- Sabol, Miroslav [2020a]. Nie iba chlebom a soľou, ale aj nadávkami a päsťami. In. Michálek, Slavomír. *História zadnými dverami II. Nezvyčajné príbehy zo slovenských a svetových dejín*. Bratislava: Historický ústav SAV, s. 375–389.
- Sabol, Miroslav – Hallon, Ľudovít [2020]. Automobilizmus a voľnočasové aktivity v medzivojnových rokoch na Slovensku. In. Zouharová Dyková, Silvie – Fricová, Jana (ed.). *České století motorismu II. Motorismus jako prostředek volného času*. Brno: Technické muzeum v Brně, s. 203–220.
- Sabol, Miroslav – Hallon, Ľudovít – Ďurčo, Michal [2022]. *Automobilizmus na Slovensku v prvej polovici 20. storočia*. Praha: Karolinum.
- Sabol, Miroslav – Hallon, Ľudovít [2023]. Cestná doprava ako súčasť individuálneho cestovného ruchu. In. Šimko, Peter. (ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku III*. Žilina: Považské múzeum, s. 159 – 189.
- Smolka, Ivan – Folta, Jaroslav [1995]. *Studie o technice v Českých zemích V. 1918 – 1945 (1. část)*. Praha: Národní technické muzeum.
- Smolka, Ivan – Folta, Jaroslav [1995]. *Studie o technice v Českých zemích VI. 1918 – 1945 (2. část)*. Praha: Národní technické muzeum.
- Szabó, Ivan [2002]. *Zabudnuté volanty. Zaujímavosti o počiatkoch motorizmu u nás*. Ružomberok: Epos.
- Šalanda, Bohuslav – Štemberk, Jan a kol. [2019]. *České století motorismu I. Kulturní roviny českého motorismu*. Praha: Karolinum.
- Šimko, Peter [2020]. *Jazda storočiami. Dejiny dopravy na Slovensku a výpoveď exponátov z malého múzea*. Žilina: Považské múzeum v Žiline.
- Štemberk, Jan [2008]. *Automobilista v zajetí reality. Vývoj silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum.
- Štemberk, Jan [2009]. *Fenómén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*. Praha: Nová tiskárna Pelhřimov.
- Štemberk, Jan [2010]. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum.
- Štemberk, Jan – Jakubec, Ivan [2018]. *Cestovní ruch pod dohledem třetí říše*. Praha: Karolinum.
- Štemberk, Jan – Jakubec, Ivan – Šalanda, Bohuslav [2020]. *Automobilismus a česká společnost*. Praha: Karolinum.
- Šuman-Hřebly, Marián [1991]. *Pramene k dejinám výroby cestných motorových vozidiel na území Československa v rokoch 1815 – 1965*. Liptovský Mikuláš: Autoantikvariát.
- Vavrečka Kempná, Lucie [2011]. *Škodovky do celého světa. Export automobilů L & K a Škoda v letech 1905 – 1991*. Praha: Národní technické muzeum.
- Zouharová Dyková, Silvie – Fricová, Jana [2020]. *Století českého motorismu II. Motorismus jako prostředek volného času*. Brno: Technické muzeum v Brně.

Zouharová Dyková, Sylvie – Němec, Jan [2022]. *Za volantem bez bázňe a chikany: fenomén autoklubů v českých zemích 1904 – 1951*. Brno: Technické muzeum v Brně.

Žáková, Michaela [2022]. *První ženy za volantem. Dámský automobilismus na počátku 20. století*. Praha: Národní technické muzeum.

Internetové zdroje

České století motorismu [online]. Dostupné z: <https://starfos.tacr.cz/projekty/DG18P02OVV051#project-main> [cit. 18. 4. 2024].

*Mikuláš Jančura (*1983) pôsobí na Katedre histórie FF UPJŠ v Košiciach ako odborný asistent. Vo svojom výskume sa venuje primárne dejinám motorizmu, dopravy a mobility v širšom hospodárskom a kultúrno-spoločenskom kontexte 1. ČSR.*