

KRONIKA

CHRONICLE

VĚDA A TECHNIKA V ČESKÝCH ZEMÍCH ZA PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY PRAHA 14. OKTÓBER 2014

Prvá svetová vojna, jej priebeh a dôsledky boli v mnohých ohľadoch zlomovým bodom a kľúčovým medzníkom. Nezanedbateľnou oblasťou, ktorú vojna markantne ovplyvnila bola taktická veda, technika a jej rozvoj, čo reflektovalo už tradičné podujatie organizované *Národným technickým múzeom* v Prahe. Retrospektívny sled, ktorý organizátori oproti pominulým rokom zvolili,¹ sledoval jasný cieľ a to prispôbiť obsah tohtoročnej konferencie práve stému výročiu začiatku prvého globálneho vojenského konfliktu v ľudských dejinách. Na tento prístup osobitne upozornil aj PhDr. Miloš Hořejš, PhD. (NTM Praha) pri oficiálnom otvorení podujatia.

Tematicky bola konferencia rozdelená do šiestich blokov a v dôsledku pomerne nízkej účasti prednášajúcich sa niesla v komornejšej atmosfére. To však kvalitatívne nenarušilo priebeh, ani obsah prednesených referátov. Prvý blok s názvom *Železnice za „velké války“* otvoril Mgr. Ludvík Losos, ktorý sa z profesijného hľadiska dlhodobo venuje problematike dopravnej histórie. Príspevok s názvom *Lazaretní vlaky. Vývoj, technické vybavení (vozidla), vnitřní organizace a provoz*, sprostredkoval pohľad na železniciu ako na nezanedbateľný komponent zdravotnej starostlivosti v bojových podmienkach.² Východiskom boli rýchlosť a efektívnosť ako základné atribúty železnice a využitia vlakových súprav pri odvoze ranených. Osobitnými impulzmi pre využívanie lazaretných vlakov v Habsburskej monarchii boli bitka pri Solferine a založenie Červeného kríža. Myšlienka nahrádzať neefektívne konské záprahy pri odvoze ranených z miesta bojiska sa však presadzovala veľmi pomaly a problematicky. Jednou z čelných postáv tohto procesu bol gróf Jaromír Mundy, ktorý aktívne presadzoval zavedenie lazaretných vlakov do armádnych štruktúr. Základným predpokladom bola pomerne rozsiahla technická prestavba štandardných vagónov, ktorá zahŕňala úpravy osvetlenia, odpruženia, vytápania, vetrania, alebo úpravy rozmerov dverí. To však nebolo v súlade s predstavou rakúsko-uhorského ministerstva obchodu (prevádzkovateľa železníc), ktoré pripúšťalo len minimálne úpravy štandardných nákladných vagónov. Po zdĺhavých rokovaniach bola Mundiho koncepcia, rozpracovaná v príručke *O prestavbe nákladných vlakov na sanitné*, čiastočne prijatá. Prvé lazaretné vlaky v Rakúsko-Uhorsku prevádzkoval C. k. erár a Rád maltézskeho rytierov. Úhrnom sa ráčalo so zostavením 26-tich vlakov tohto typu. Organizačne boli rozdelené na tzv. Krankenzüge (odvoz ranených z bezprostredného miesta bojiska) a Spitalzüge (odvoz do zázemia). Do konca vojny prevádzkoval Rád maltézskeho rytierov 12 vlakov a c. k. armáda 26 vlakov tohto typu, ktorých počet podľa autora narástol.

Druhým prednášajúcim, ktorý zároveň uzatváral železničný blok, bol Michal Plavec (NTM Praha) s príspevkom *Ing. Jan Kašpar jako projektant poľných drážek*. Meno a osobnosť Ing. Jana Kašpara sa spája predovšetkým s priekopníckym obdobím aviatiky v Čechách. Jan Kašpar bol po narukovaní, a to aj napriek jeho skúsenostiam s lietaním a leteckými konštrukciami, pridelený k železničnému vojsku. Počas pôsobenia v meste Latsch (súčasný taliansky mestský Laces), sa ako technický inžinier podieľal na projektovaní poľnej železnice. Na sklonku vojny bol povýšený do hodnosti poručíka. Podľa autora sa pre povojnové obdobie však nepodarilo dohľadať konkrétne zmienky o pôsobení Jana Kašpara v železničnom priemysle. Príspevok Michala Plavca tak priniesol pohľad na neznámu a dosiaľ dôsledne neosvetlenú kapitolu života a pôsobenia českého priekopníckeho aviatika.

Druhý blok s názvom *K.u.k. Kriegsmarine* obsahoval len jeden príspevok autora Mgr. Jaromíra Patočku (NTM), s názvom *Bitevní loď S.M.S. Szent István a její zkáza v roce 1918*. Vnútroštný technický vývoj rakúsko-uhorského námorníctva z prelomu 19. a 20. storočia autor zasadil do kontextu tendencií západných mocností konštruovať ťažké bojové plavidlá s maximálnou výzbrojou. Ako vzor slúžil anglický pancierový krížnik *HMS Dreadnought*, skonštruovaný v roku 1906. Dané plavidlo sa stalo symbolom technického pokroku vo vývoji veľkých vojenských plavidiel začiatku 20. storočia. Prvé ťažké plavidlá typu *Dreadnought* v monarchii boli vyrobené v súlade s vyššie popísaným vývojovým trendom. Jedným z týchto plavidiel bol aj pancierový krížnik *S.M.S. Szent István* vyrobený uhorskými lodenicami *DANUBIUS & Co.* v rokoch 1914 – 1915. Vyplával bezprostredne po vyrobení, avšak velenie

1 Věda a technika v českých zemích za druhé světové války (2008), mezi lety 1945 – 1960 (2009), v šedesátých letech 20. století (2010) a v období normalizace po transformaci (2011) a Věda a technika v českých zemích za 1. Republiky (2013).

2 K problematice významu železnice v podmienkach vojnových konfliktov pozri tiež monografiu: WOLMAR, Kristian. *Vlaky a války*. Praha: BB art, 2012, 392 s.

rakúsko-uhorského námorníctva sa počas celého priebehu vojny snažilo tieto ťažké plavidlá „uchrániť“ a nenasadzovalo ich do priamych bojových akcií. Lode kotvili v prístave Pula. Do priameho boja boli nasadené až v lete 1918. Krížnik *S.M.S. Szent István* bol potopený paradoxne pri svojom prvom bojovom nasadení dňa 10. 6. 1918. Potopil ho taliansky torpédový čln, ktorý ho podľa autora zasiahol úplne náhodou. Slabinami lode boli podľa autora príliš objemné vodotesné komory, ktoré sa po zásahu torpédom naplnili veľkým množstvom vody, ktoré presiahlo konštrukčný limit plavidla. Druhou slabinou boli úzke protitorpédové prepážky v trupe lode. Odhliadnuc od tohto faktu, možno rozvoj námorníctva a jeho technický vývoj vnímať ako osobitný impulz pre vývoj priemyslu v Rakúsko-Uhorsku.

Po odznení príspevkov v rámci prvých dvoch blokov bola otvorená diskusia a po nej nasledovala krátka prestávka na občerstvenie. O jedenástej hodine bol otvorený tretí blok venovaný priemyselným odvetviam a ich výrobe v období vojny. Na tomto mieste si organizátori vyhradili miernu zmenu a posun v programe. Svoju neúčast ospravedlnili Mgr. Miroslav Sabol, PhD. a PhDr. Ľudovít Hallon, PhD. (Historický ústav SAV Bratislava). Príspevok s názvom *Priemysel a infraštruktúra Uhorska v podmienkach prvej svetovej vojny* dodali v písomnej podobe. Za prednáškový pult sa vrátil opäť Michal Plavec (NTM Praha) s príspevkom *Al-Ma. První české závody na létadla, spol. s r. o.* Príspevok mapoval priekopnícku fázu českého letectva. Autor osobitne vyzdvihol fakt, že až do obdobia prvej svetovej vojny neexistovala na českom území stabilná továrňa na výrobu lietadiel. Samotná firma *Al-Ma* (skratka pre „Albatros-Martius“) bola do obchodného registra zapísaná až v decembri 1918. Neoficiálne však pôsobila od začiatku roka a špecializovala sa na opravy lietadiel. *Al-Ma* vznikla z iniciatívy Ulricha Martiusa, ktorý pred narukovaním v roku 1914 bol jeden z priekopníckych českých automobilistov. V priebehu roka 1917 bol stiahnutý do tyla a začal sa venovať podnikaniu v spojitosti s aviatikou. Archivný materiál, ktorý by obsahoval detaily o výrobe sa však nezachoval. Doložený je však vyhladkový let nad Prahou zorganizovaný práve firmou *Al-Ma* z novembra 1918. Doložený je typ lietadla ako aj totožnosť pilota a navigátora. V tomto období bolo Martiusom založené aj provizórne letisko v časti Praha-Prosek. Po prvej svetovej vojne mal Ulrich Martius víziu založiť pravidelnú leteckú dopravu, no tento zámer mu nevyšiel. Bezprostredne po vzniku ČSR bola jeho firma skonfiškovaná a v roku 1920 splynula s novozaloženou leteckou firmou *Aero*, ktorá podľa doloženého fotografického materiálu využívala aj bývalé priestory firmy *Al-Ma* v pražských Holešovicích. Ďalší osud Ulricha Martiusa je až na niekoľko zmienok o jeho podnikateľskej činnosti v priebehu 20-tych rokov neznámy. Po prednesení príspevku nasledovala krátka diskusia a prestávka na obed.

Prvý popoludňajší blok s názvom *Rok všeobecné mobilizace* otvoril PhDr. Miloš Hořejš, PhD. (NTM Praha) s príspevkom *Válečný rok 1914 ve vzpomínkách Josefa Collredo-Mannsfelda, příslušníka K.K. Freiwilliges Automobilistenkorps.* Autor cez všeobecne známe nadšenie Mannsfelda pre automobilizmus³ a jeho pôsobenie v automobilovej rote c. k. armády, plasticky vykreslil funkciu a význam zavádzania automobilov do vojenských štruktúr. Zároveň osvetlil štruktúru, funkcie a význam dobrovoľných automobilových zborov, ktoré v Rakúsko-Uhorsku začali vznikať už od roku 1904. Prostredníctvom Mannsfeldových spomienok na pôsobenie v Automobilistenkorps však autor odkryl aj značnú nepripravenosť armády na používanie automobilov. Nadľahčene možno povedať, že automobil bola technická novinka, ktorá nebola všeobecne rozšírená a nikto nevedel, čo od nej môže očakávať. Na tomto základe vystupujú do popredia napr. značné zanedbávanie ich údržby a servisu zo strany armády. Zároveň tu do popredia vystupuje aj reflektovanie prvej svetovej vojny v automobilovej praxi. Dôstojníci a príslušníci Automobilistenkorps zvyčajne používali vlastné súkromné automobily. Po skúsenostiach v bojových podmienkach písali firmám rôzne referencie a posudky na dané automobily, čo firma buď marketingovo využila vo svoj prospech, alebo v prípade negatívnych posudkov umlčala. Vo všeobecnosti však možno povedať, že prvá svetová vojna bola pre všeobecný rozvoj automobilizmu kľúčovým momentom. Na jednej strane zbrzdila sľubne sa rozvíjajúci automobilizmus v prvých rokoch 20. storočia, ale zároveň umožnila aplikáciu množstva technických zdokonalení, ktoré boli jedným z určujúcich faktorov pre expanziu automobilizmu v povojnovom období.

Na poli dopravnej histórie zotrval aj príspevok Petra Hoffmana (NTM Praha) s názvom *Mobilizace 1914 a konec autobusové dopravy.* Jedným z kľúčových faktorov rozvoja motorizácie začiatkom

3 K problematike vzťahu automobilizmu a šľachty na území českých krajín pozri kolektívnu monografiu: HOŘEJŠ, Miloš – KRÍŽEK, Jiří a kol. *Automobilismus a šlechta v českých zemích 1894 – 1945.* Praha: Národní technické muzeum, 2012, 310 s. Anotácia monografie od: JANČURA, Mikuláš. In: *Mesto a dejiny*, 2014, roč. 3, č. 1, s. 145–146.

20. storočia bol vznik hromadnej cestnej dopravy, zabezpečovanej autobusmi.⁴ Už v období pred rokom 1914 sa autobusová doprava vnútorne delila na štátnu, linkovú, súkromnú a mestskú. Vznikali tak prvé stabilné a pravidelné autobusové linky. Po vypuknutí prvej svetovej vojny bola však práve hromadná doprava jedným z prvých odvetví, ktoré postihla stagnácia. Železničná doprava bola do značnej miery obmedzená a autobusová doprava bola v dôsledku povinnej mobilizácie autobusov úplne zastavená. Autobusy rekvirované armádou boli buď prestavané na sanitné vozidlá, nákladné vozidlá, alebo pojazdné štábne kancelárie. Fatálny dopad na hromadnú cestnú dopravu malo navyše aj rekvirovanie koní. V povojnovom období sa podľa autora nepodarilo nájsť náležité zmienky o návrate autobusov pôvodným majiteľom. Na tomto základe možno podľa autora identifikovať problematické obnovenie autobusovej hromadnej dopravy v prvých rokoch po vzniku ČSR.

Bezprostredne nasledoval piaty blok konferencie venovaný významným osobnostiam vedy a techniky v sledovanom období. Otvoril ho Mgr. Vít Šmerha (Archív ČVUT Praha) s príspevkom *Osobnosti české elektrotechniky a jejich přednášky na české technice mezi lety 1914 – 1918*. Autor poskytol čiastočný náhľad do konštituovania elektrotechniky ako študijného odboru a prostredníctvom súboru niekoľkých „medailónov“ poskytol náhľad do pôsobenia vybraných vedecko-pedagogických osobností pôsobiacich na českej technike. Venoval sa osobnostiam Karla Václava Zengeho, Karla Domalíka, Ludvíka Šimeka, Josefa Sasku, Jana Zvoníčka a Karla Nováka. V obdobnom duchu sa niesol aj príspevok autorskej dvojice Mgr. Mariany Stnišovej a Mgr. Petra Kašinga (VŠB-Technická univerzita Ostrava) s názvom *Činnost Vysoké školy báňské v Příbrami v letech první světové války*. Príspevok načrtnul vybrané aspekty výučby vo vojnových rokoch, ako aj prehľad čelných predstaviteľov výučby na danom ústave. Autori osobitne zdôraznili, že prvé roky vojny nemali osobitný vplyv na priebeh výučby. Nepriamy vplyv bol zaznamenaný v súvislosti so zavedením vojenských predmetov do výučby. Zlomovým bol však rok 1917, kedy boli povolaní početní študenti a vedeckí pracovníci. Zároveň bol v danom roku volený aj nový rektor, čo predstavovalo spor medzi českou a pro-nemeckou skupinou, ktorá presadzovala buď preloženie školy do nemecky osídlených častí krajiny, alebo v miernejšom prípade rozdelenie školy na českú a nemeckú časť. Koniec vojny a vznik ČSR však zamedzili nastolený vývoj situácie. Z čelných osobností sa autori podrobnejšie venovali Prof. Dr. Ing. Františkovi Köhlerovi, Prof. Dr. Františkovi Rybovi a Prof. Ing. Rudolfovi Vamberovi.

Dalším prenášajúcim bol Prof. RNDr. Ivo Kraus, DrSc., F. Eng., Dr. h. c. (ČVUT-Fakulta jadernej a fyzikálne inžinierskej), ktorý vystúpil s príspevkom *Jak byla česká fyzika poznamenána I. světovou válkou*. Príspevok mapoval pôsobenie českej fyzikálnej obce vo vojnových rokoch a pomerne kriticky hodnotil skutočnosť, že až do decembra 1915 fyzikálna obec absolútne nereagovala na vypuknutie vojny. Prvou reakciou bola štúdia Prof. Kučeru v časopise *Jednoty pro pěstování matematiky a fyziky* s názvom *Vědecké základy moderného válečnictví* práve z vyššie uvedeného roku 1915. Autor príspevku tiež osobitne vyzdvihol paradox pozitívneho vplyvu vojny na formovanie vedeckých kariér vybraných osobností českej fyziky. Vybranými osobnosťami boli František Fischer, ktorý po narukovaní (náhodou) nadviazal kontakt so skupinou astronómov a začal sa vážne v danom odbore etablovať, a fyzik Viktor Trkal, ktorý bol v boji ranený, zajatý a internovaný v ruskom zajateckom tábore. Okolnosti, za akých opustil tábor sú neznáme, avšak je doložené jeho pôsobenie na univerzite v Perme, kde sa zamestnal ako odborný asistent a podarilo sa mu tam habilitovať. Po habilitácii v roku 1919 sa vrátil do Prahy a pokračoval v domácej kariére.

Blok venovaný osobnostiam uzatvorila PhDr. Adriana Šmejkalová (NTM Praha) s príspevkom *Válka v obrazech – futurizmus a Bohumil Kubišta*. Prostredníctvom analýzy Kubištových obrazov „Vlak v horách“ (1912), „Vojak“ (1912) a „Pobrežné delá v boji s loďstvom“ (1913), vykreslila charakteristiku futurizmu ako „boja“ modernity prezentovanej dynamikou a pohybom so statickou tradíciou. Autorka vyzdvihla tiež ústredné motívy pretavené do Kubištového umeleckého prejavu, ktorými boli technika, stroje, dynamika a pohyb. Nastolila tak paralely medzi vojnou a umením na rovine boja moderných hodnôt s tradičnými, ako boli prezentované predstaviteľmi futurizmu. Napriek faktu, že analyzované obrazy pochádzajú z predvojnového obdobia, korelovali s futuristickým a voluntaristickým

4 HOFFMAN, Petr. *Poštovní autobusy 1908-1914. Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku 1. Díl*. Litoměřice: Vydavatelství dopravní literatury, 2010, 256 s. [cit. 22.1.2015]. Dostupné na internete: <<http://autobusyhoffman.cz/postovni-autobusy-1908-1914.htm>>

svetonázorom Bohumila Kubištu, ktorý v rokoch vojny pôsobil ako delostrelecký dôstojník. Nasledovala diskusia k predneseným referátom a krátka prestávka na občerstvenie.

V rámci šiesteho bloku s názvom *Chémie ve službách „Velké války“* nastal opäť posun z dôvodu ospravedlnenej neprítomnosti RNDr. Ivany Lorencovej (NTM Praha), ktorá svoj príspevok *Situace chemického průmyslu v českých zemích ve válečné době* dodala v písomnej podobe. Blok otváral príspevok Plk. Prof. Ing. Jiřího Cabala CSc. (Fakulta vojenského zdravotníctví) a Prof. PhDr. Marcely Efmertovej CSc. (ČVUT v Prahe) s názvom *Fosgen – cesta jedné bojové otravné látky z laboratoří na bojiště 1. světové války a snad i zpět*. Príspevok predniesol Prof. Cabal, nakoľko Prof. Efmertová ospravedlnila svoju neúčast. Autor príspevku sa venoval charakteristike látky z chemického hľadiska a jej vlastnému vývoju. Jadro príspevku tvorila aplikácia Fosgenu v bojových podmienkach. Osobitne vyzdvihol fakt, že použitie Fosgenu (ako aj iných otravných plynov v období 1. svetovej vojny) bolo limitované predovšetkým poveternostnými podmienkami. Bola potrebná relatívne nízka teplota vzduchu a inverzia, ktorá umožnila postupné uvoľňovanie otravnej látky v teréne. Ďalej sa autor venoval najvhodnejším nosným médiám pre Fosgén, a to plynometom, mínometom a artilérii. Kľúčovú úlohu tu podľa autora zohrával hmotnostný pomer medzi balistickou strelou a samotným Fosgénom. Načrtol základné problémy ako uskladnenie a koróziu plášťov striel, ich hermetickosť, alebo unifikáciu balistických striel. V závere príspevku načrtol aj mierové použitie Fosgenu ako zložky vo výrobe plastov, pesticídov, priemyselných farbív, či farmaceutík. Blok ukončil RNDr. Jiří Jindra, CSC. (ÚSD AV ČR) s príspevkom *Česká chemie 1914 – 1918*. Príspevok dokumentoval stav vysokoškolského štúdia chémie v Čechách v rokoch prvej svetovej vojny. Načrtol vplyv vojnových udalostí na stav obsadenia vysokých škôl z hľadiska počtov vyučujúcich i študentov. Osobitným bodom bolo zmapovanie obhájených dizertácií ako osobitného ukazovateľa pre činnosť daných ústavov v sledovanom období.

Konferencia *Věda a technika v českých zemích za první světové války* naplnila aj napriek pomerne nízkemu počtu účastníkov kvalitatívne požiadavky a predpoklady organizátorov. Organizátori konferencie plánujú v priebehu roka 2015 publikovať výstup v podobe recenzovaného konferenčného zborníka, resp. kolektívnej monografie.

Mgr. Mikuláš Jančura, PhD.
FF UPJŠ v Košiciach

MEMORY AND MEMORIALIZATION OF WWI IN EAST CENTRAL EUROPE : PAST AND PRESENT : CONFERENCE AT THE INSTITUTE OF POLITICAL HISTORY BUDAPEST 11. DECEMBER 2014

Problematica zápasu o kolektívnu pamäť – prejavujúceho sa v historiografii, v edukačnom procese, pri kultúrnych pamiatkach a spomienkových slávnostiach na verejných priestranstvách – sa postupne stáva jednou z dôležitých tém súčasnej historiografie. Historici venujú čoraz viac pozornosti výskumom zameraným na odhaľovanie spôsobov a mechanizmov, akými politické elity ale i obyčajní ľudia konštruujú svoju minulosť, aby z nej profitovali v prítomnosti. Politicky motivované historické interpretácie a pripomínanie si významného historického medzníka – prvej svetovej vojny – boli kedysi dôležitou súčasťou spoločenského vedomia, no postupne sa z aktívnej komunikatívnej pamäte vytratili a v súčasnosti ich nahrádzajú politicky zaťaženejšie témy, ako sú holokaust, komunizmus či obdobie spoločenskej transformácie, ktoré nastalo po zmene režimov vo východnej časti Európy na konci osemdesiatych a na začiatku deväťdesiatych rokov dvadsiateho storočia.

Sté výročie vypuknutia prvej svetovej vojny podnietilo novú vlnu spomienkových úsílí – sledujeme ich v historiografii, v umení, v tradičných médiách, no i v množstve občianskych aktivít propagovaných prostredníctvom nových médií. Tieto nové spomienkové aktivity týkajúce sa prvej svetovej vojny do určitej miery kopírujú všeobecný trend v historiografii, t. j. odklon od politických a vojenských dejín a zvýšenú pozornosť venovanú spoločenským problémom počas vojny a sociálnej transformácii, ktorú veľká vojna zapríčinila. Daný jav otvára priestor na širšiu spoločenskú diskusiu o vývoji historiografie a metamorfózach sociálnych praktík, vrátane politickej agendy a populárnej kultúry týkajúcej sa interpretácie a pripomínania si prvej svetovej vojny v minulosti a v súčasnosti, v meniacich sa

spoločensko-politických kontextoch. Na aktuálnu otázku reagovali aj výskumníci v budapeštianskom Inštitúte politickej histórie a ako súčasť väčšieho projektu v rámci programu Európskej únie Europe for citizens programme usporiadali 11. decembra 2014 medzinárodnú vedeckú konferenciu *Memory and Memorialization of WWI in East Central Europe : Past and Present*.

Zúčastnení prednášajúci z Rakúska, Čiech, Maďarska, Slovenska, Poľska, Slovinska, Chorvátska a Srbska vo svojich príspevkoch predstavili vývoj politik pamäte týkajúcej sa prvej svetovej vojny v krajinách, z ktorých pochádzajú a v spoločnej diskusii následne zosumarizovali regionálnu skúsenosť v štátoch stredo-východnej Európy. Konferencia prebiehala v štyroch v blokoch. Účastníkov v úvode privítal riaditeľ Inštitútu politickej histórie György Földes. Prvý blok (1914 – 2014) otvorila Petra Svoltjšak prednáškou o pripomínaní si (resp. zabúdaní či popieraní) prvej svetovej vojny v Slovinsku. Aleksandar Miletić zo Srbska priblížil súčasné praktiky pripomínania si veľkej vojny v Srbsku. Zoltán Oszkár Szóts rozprával o glorifikácii, popieraní i renesancii pamätníkov I. svetovej vojny v Budapešti. V druhom bloku (1914 a historiografia) vystúpili Erwin Schmidl s príspevkom *Posledná vojna Rakúsko-Uhorska: meniace sa spomienky v meniacich sa časoch*, András Joó nadviazal so svojou prednáškou na tému *Pôvod a dedičstvo I. svetovej vojny (rakúsko-uhorská perspektíva)* a Ivan Hrštic priblížil chorvátsku historiografiu týkajúcu sa prvej svetovej vojny vo svojom príspevku *Ako vyhral vojnu, ktorú sme prehrali*. V treťom bloku prednášok (1914 – 1939) odzneli príspevky Tomáša Pudlockého *Rod, národ a pamäť – prípad pamäte poľských žien o prvej svetovej vojne na poľsko-ukrajinskom území, 1918 – 1939* a Magdy Arsenicz *Bitka pri Lvove v novembri 1918 ako miesto pamäte Poliakov a Ukrajincov*. Konferenciu uzavrel štvrtý blok prednášok venovaný reprezentáciám prvej svetovej vojny v učebniciach dejepisu. Slávka Otčenášová sa venovala naratívom o prvej svetovej vojne v československých a slovenských učebniciach dejepisu publikovaných v meniacich sa politických režimoch od roku 1918 po súčasnosť. Barnabáš Vajda sa vo svojom príspevku tiež venoval pamäti Veľkej vojny na Slovensku a načrtnol problematiku možnosti transformácií politik pamäti od úzkoprofilovej orientácie na národný naratív ku všeobecnejším záverom. Péter Bihari priblížil obraz prvej svetovej vojny v súčasných učebniciach dejepisu používaných v Maďarsku. Výsledky konferencie v závere zhrnul jeden z jej organizátorov Gábor Egyri.

Celé podujatie bolo organizované ako súčasť väčšieho projektu Inštitútu politickej histórie v Budapešti v rámci programu Európskej únie Europe for citizens, cieľom ktorého je podporovať aktívne občianske zapojenie do problematiky sociálnej pamäte týkajúcej sa prvej svetovej vojny prostredníctvom série iniciatív zameraných na propagovanie problematiky verejnej memorializácie tejto historickej udalosti. Účastníkom konferencie sa podarilo porovnať situáciu v krajinách, z ktorých pochádzajú a v závere konferencie boli zreteľné isté spoločné črty týkajúce sa politik pripomínania si prvej svetovej vojny v krajinách stredovýchodnej Európy súvisiace so zdieľanou historickou skúsenosťou v tomto regióne, ako aj rozdiely vyplývajúce z rozdielnej aktuálnej politickej situácie v konkrétnych štátoch. Príspevky budú publikované v zborníku vydanom v anglickom jazyku.

PhDr. Slávka Otčenášová, M.A., PhD.
FF UPJŠ v Košiciach

**NA KOLECH DO SVĚTA (PO SILNICÍCH NEJEN ČESKÉHO RÁJE A POJIZEŘÍ)
MLADÁ BOLESLAV 17. – 18. APRÍL 2015**

Vedecká konferencia s názvom „Na kolech do světa“ bola usporiadaná pri troch príležitostiach, ktoré možno vo vzťahu k dejinám dopravy, motorizmu a automobilovej výroby v Československu považovať za jedny z kľúčových. Išlo o 150. výročie narodenia Václava Laurina, 120. výročie vzniku firmy *Laurin & Klement* a 90. výročie ich spojenia s Plzeňským priemyselným gigantom *Škoda*. Hlavnými organizátormi podujatia boli Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, Škoda múzeum Mladá Boleslav, ktoré zároveň konferencii poskytlo atraktívne priestory a vyplnilo aj časť postranného programu, Národné technické múzeum Praha a Múzeum Mladoboleslavská. Na organizácii participovali taktiež Česká archívna spoločnosť, Múzeum Českého ráje v Turnově, Severočeské múzeum v Liberci, Štátny oblastný archív v Litoměřicích, Štátny okresný archív Semily, Štátny oblastný archív v Prahe a Štátny okresný

archív Mladá Boleslav. Podujatie sa odohralo pod formálnou záštitou senátora Jaromíra Jermáře a hajtmana Stredočeského kraja Miloša Petery.

Je nutné uviesť, že pôsobenie osobností Václava Laurina, Václava Klementa, firmy *Laurin & Klement*, či iných automobiliek neovplyvnilo výlučne len automobilovú a motocyklovú výrobu, či motorizmus. Nástup tohto moderného fenoménu značne poznamenal tiež hospodárstvo, ekonomiku, podnikanie, infraštruktúru, šport, kultúru, turizmus či komunikáciu na celoštátnej a regionálnej úrovni. Všetky uvedené odtiene, či rozmary problematiky sa vzhľadom k zostavenému programu snažili postihnúť aj organizátori konferencie. Programová skladba zároveň nebola limitovaná výlučne 20. storočím a venovala pozornosť aj príspevkom z chronologicky starších období. Program avizoval celkovo 33 aktívnych účastníkov, z čoho svoje príspevky reálne prednieslo 30. Príspevky boli rozdelené na dve kategórie a to referát v dĺžke trvania približne 20 minút a diskusný príspevok v dĺžke trvania 10 minút.

Prvý konferenčný deň začal prezentáciou účastníkov o 9:00. Podujatie bolo o 10:00 oficiálne otvorené zástupcami organizátorských inštitúcií vrátane zástupcu primátora mesta Mladá Boleslav. Po otvorení nasledovala exkurzia do výrobných priestorov automobilky *Škoda auto a. s.* a obedňajšia prestávka.

Popoludňajšiu časť programu zahŕňalo celkovo 14 príspevkov rozdelených do dvoch tematických blokov. O 13:00 ju otvoril prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc. z Historického ústavu AV ČR s úvodnou prednáškou *Doprava, mobilita, turizmus – zamyšlení nad pojmy a jejich rolí ve společnosti*. Hlavačka zdôraznil, že od polovice 19. storočia zohráva doprava v hospodárskom i kultúrnom živote spoločnosti kľúčovú úlohu. Markantnou mierou na to vplývala jej mechanizácia a ukotvenie v politike a vo finančných štruktúrach. Ťažiskom prednášky bolo však sociologické, kulturologické a filozofické hľadisko, v rámci ktorého sa Hlavačka zameriaval na motivácie a potreby človeka „dynamizovať svoju súčasnosť“. V kontexte „rozštiepenia času“ na pracovný a voľný ako aj v kontexte rozvoja modernej dopravy, ktorú vystihuje železnica a nástup motorizmu to vyústilo do uvoľnenia potrieb priestorových a sociálnych zmien v podobe cestovania a osobitne turizmu. Turizmus Hlavačka interpretuje ako prechod od nutnosti k dobrovoľným, individuálnym presunom. Na tomto základe zvýraznil tiež rozpor medzi podstatou železnice a motorizmu. Kým železnica bola organizovaná a pevne viazaná na koľaje a dodržiavanie cestovného poriadku, automobily a motocykle boli predmetom individuality a slobody, a tým aj pohybu v podobe cestovania a turizmu vtlačali rovnakú pečať. Osobitne však Hlavačka upozornil na zvláštny paradox, ktorý sprevádza vznik turizmu ako fenoménu 20. storočia. Turizmus ako sociálny jav nemá oproti minulým epochám „vyšší účel“. V kontexte spomenutého „rozštiepenia času“ a potreby vyplnenia voľného času je aj samotná „cesta cieľom“, čo je paradoxne nezmyselným.

Po približne hodinovej úvodnej prednáške prof. Hlavačku nasledovala krátka diskusia a prestávka na kávu. O 14:15 nasledoval prvý blok príspevkov pod názvom *Firma Laurin & Klement v kontextu výroby automobilů v českých zemích*.

Otvoril ho Mgr. Lukáš Nachtmann z archívu Škoda múzea Mladá Boleslav s referátom *Václav Laurin a jeho učební cesta do Německa*. Referát sa zameriaval na študijné pôsobenie Václava Laurina v Drážďanoch. Na základe práce s jeho osobnou korešpondenciou sledoval Nachtmann okrem študijného pôsobenia mladého Václava Laurina aj jeho rôzne pracovné pôsobiská. Napriek húževnatosti, ktorá vystihovala osobnosť Václava Laurina boli však jeho pokusy pracovne zotrvať v Nemecku neúspešné. Jeho návrat do Čiech však znamenal nadviazanie kontaktu s Václavom Klementom a následný počiatok ich spoločnej práce. Nachtmann však osobitne zvýraznil aj introvertnú povahu Václava Laurina, ktorá do popredia vystupovala aj vo vzťahu ku Klementovi a činnosti vo firme *Laurin & Klement*. V tomto rámci tvoril Laurin viac „technické pozadie“ ako „prezentáciu“ navonok. V rámci prvého bloku nasledoval diskusný príspevok Mgr. Jana Bíleka, PhD. z Masarykovho ústavu a Archívu AV ČR s názvom *„Jelikož záleží nám velice na tom, aby vůz naší známky koupil...“, aneb případ prodeje L&K v roce 1911*. Príspevok predstavoval sondu do počiatkov utvárania predajného manažmentu firmy. Na príklade pôsobenia čelnej osobnosti predajného manažmentu *L&K* Josefa Maštálka odhalil pozoruhodné pozadie „bojov o objednávky a klienta“ ako aj „individuálnej starostlivosti“ o elitných klientov. Josef Maštálek zastával zároveň aj iné dôležité funkcie v regionálnej politike, čo mu umožňovalo priamy „lobbing“ u miestnych elít. Odvrátenou stranou, ktorú vo svojom príspevku Bílek načrtnol bolo tiež riešenie prípadných reklamačných udalostí, v kontexte ktorých firma začala utvárať aj záručný servis. Pole obchodného zázemia firmy *L&K* čiastočne neopustil ani príspevok PhDr. Miloša Hořejša z Národného technického múzea v Prahe. Referát s názvom *Šlechta mezi akcionáři i zákazníky Laurin & Klement*

poskytol viacero pohľadov. Príspevok v prvom rade relativizoval tradičný stereotyp o konzervativizme a zdržanlivom postoji šľachty voči výdobytkom modernej techniky zo začiatku 20. storočia. Rovnako do istej miery vyvrátil mýtus o automobiloch ako „rozptýlení“ a luxusných hračkách spoločenských elit. Vo všeobecnosti však ponúkol sondu do problematiky účasti šľachty na fungovaní firmy *L&K*. Išlo hlavne o motiváciu investovať do automobilizmu ako moderného fenoménu s „vratkými základmi“, ale s o to vyšším ekonomickým a spoločenským potenciálom. Priblížil tiež účasť vybraných šľachticov v správnej rade firmy, ich zákaznícky podiel, ale aj úlohu, ktorú šľachta zohrala pri propagácii automobilov *L&K*. Tú zastupovala hlavne aktívna pretekárska činnosť vybraných príslušníkov šľachty, ale aj rôzne propagačné materiály, ktoré uvádzali konkrétne menné zoznamy šľachtických majiteľov ako „záruku kvality“ výrobkov danej značky. Hořejš sa vo svojom príspevku zamerail hlavne na aktivitu rodov ako napr. Thurn Taxisovci, Thurn Hohensteinovci, alebo Waldštejnovci. Nacionalistický rozmer počiatkov motorizmu, či automobilového a motocyklového predaja načrtnol diskusný príspevok Mgr. Jana Němca zo Štátneho oblastného krajského archívu v Děčíne, s názvom *Čeští Němci nejezdí Laurinkami – nakupují práci německých rukou*. Diskusný príspevok priniesol pohľad na fenomén hospodárskeho nacionalizmu na pozadí výroby a propagácie automobilov a motocyklov. Propagačnú činnosť firmy *L&K* ako aj iných výrobcov konfrontoval, resp. prepojil s pozadím regionálnej politiky rakúsko-uhorskej monarchie, kde do popredia vystupovalo pomerne intenzívne česko – nemecké napätie. Predposledným príspevkom bol biografický referát Mgr. Lenky Procházkovej z Historického ústavu AV ČR s názvom *K osobnosti Metoděje Vlacha*. Metoděj Vlach sa v rámci dejín vedy a techniky spája najčastejšie s automobilovou výrobou. Po vystriedaní rôznych pôsobísk (firma *NW Kopřivnice* – neskoršia *Tatra*, alebo *Puch* v Steyersku) nastúpil v roku 1908 do firmy *Laurin & Klement* v Mladej Boleslave. Tam sa špecializoval hlavne na konštruovanie motorov a ich rôznych úprav pre športové účely. Referát Lenky Procházkovej však mapoval aj menej známu kapitolu jeho pracovného pôsobenia v oblasti aviatiky. Počas pôsobenia v *L&K* nadviazal kontakt s jedným z najznámejších českých priekopníkov aviatiky Janom Kašparom a mal ambíciu preniknúť do tejto sféry prostredníctvom úprav automobilových motorov a ich aplikáciu v lietadlách. Tejto činnosti sa venoval do roku 1914. Po prvej svetovej vojne sa snažil podniknúť v oblasti poľnohospodárskych strojov, avšak neúspešne. Jeho profesionálna kariéra skončila napokon vo firme T. Bařu v Zlíne, kde projektoval početné priemyselné stroje. Prvý blok uzavrel napokon Mgr. Patrik Wirkner s referátom *Rodinné firmy v českém motorismu*, v rámci ktorého sa paradoxne zamerail na pôsobenie konkurenčnej firmy *Walter* a jej čelných predstaviteľov.

Nasledovala diskusia a prestávka na občerstvenie. O 16:50 bol otvorený druhý blok príspevkov pod názvom *Obchodní stezky a komunikace od středověku do poloviny 20. století*. V jeho rámci odznelo šesť príspevkov mapujúcich oblasť komunikácie, infraštruktúry a čiastočne tiež architektúry a urbanizmu.

Blok otvoril referát Mgr. Jiřiho Sajbrta z Múzea Českého ráje v Turnově s názvom *Síť středověkých cest v Pojizeří*. Referát mapoval historicko-geografickým prístupom sieť najvýznamnejších obchodných ciest v Stredočeskom regióne v období stredoveku s osobitným zreteľom na ich používanie, údržbu a hospodársky význam. Nasledoval archívársky ladený diskusný príspevok s názvom *Knihy poštovních tras : pramen pro dějiny poštovníctví v habsburské monarchii 19. století*, prednesený autorskou dvojicou Mgr. Jan Kahuda a PhDr. Tomáš Kalina z Národného archívu v Prahe. Príspevok vytyčoval časový rámec rokov 1829 – 1918. Ťažisko príspevku bola analýza poštových jazdných kníh v kontexte dejín dopravy a poštových služieb v Rakúsko-Uhorsku. Autori sa zamerail na fondy Rakúskeho štátneho archívu vo Viedni, Všeobecného správneho archívu rakúskeho Ministerstva obchodu a Ministerstva verejných prác, z ktorých samostatnú časť predstavujú tzv. Poštové fondy. Na tomto základe vytvorili autori typológiu jednotlivých poštových tratí v sledovanom rámci. Keďže išlo o doteraz nespracované fondy, priniesli tak autori hodnotné poznatky pre ďalších bádateľov so záujmom o oblasť komunikácie, pošty, či logistiky na danom území. Pole muzeológie vyplnil diskusný príspevok PhDr. Luděka Beneša z Múzea Mladoboleslavská a Asociácie múzeí a galérií s názvom *Obrazové a písemné prameny k silniční sítí v muzeích Mladoboleslavská*. Príspevok ponúkol sumarizáciu archívneho a muzeálneho materiálu rôznej proveniencie vo vzťahu k výstavbe, údržbe a významu ciest a dopravy v regióne. Problematike ciest sa venoval aj referát Mgr. Pavla Jakubeca zo Štátneho oblastného krajského archívu Semily, Ještědskéj pobočky ČAS. Referát s názvom *Zpřetrhané plány. Nedokončené, nerealizované nebo zaniklé silnice Českého ráje* sa zaoberal neexistujúcou cestnou štruktúrou. Jakubec na úvod osobitne zdôraznil problematickú povahu „viatológie“, resp. výskumu cestnej infraštruktúry v porovnaní napr. s výskumom železničných tratí, ktoré aj po svojom zaniknutí zanechajú na krajine rozoznateľné

stopu. V tomto kontexte disponujú bádatelia z oblasti železničnej histórie jasnou výhodou. Ťažisko referátu spočívalo v dokumentovaní neexistujúcich ciest na úrovni regiónu Českého raja s prepojením na kontext ich financovania, údržby a správy v časovom rozmedzí od 19. storočia po obdobie normalizácie v 70-tych rokoch 20. storočia. Do oblasti dejín architektúry a staviteľskej techniky zapadal diskusný príspevok Mgr. Petra Freiwilla z Národného pamiatkového ústavu územného odborného pracoviska v Liberci s názvom *Silniční mosty u Spálouva jako ukázka meziválečného mostního stavitelství*. Príspevok vo všeobecnosti uviedol mosty ako samostatné architektonické artefakty a na konkrétnom príklade mostu cez rieku Kamenica Freiwilg demonštroval početné originálne a moderné technicko-architektonické riešenia medzivojnového obdobia. Predpokladáme, že v tlačenej verzii príspevku sa autor zameria aj na širší kontext financovania ako aj technickej údržby danej stavby. Tá existuje do súčasnosti. Ako však uviedol sám autor, most je v zanedbanom stave, čo je osobitným podnetom pre diskusiu a zároveň hľadania ciest k jeho vyhláseniu za technickú kultúrnu pamiatku. Druhý blok uzatvoril Mgr. Jaroslav Zeman z Národného pamiatkového ústavu územného odborného pracoviska v Liberci s urbanisticky ladeným príspevkom *Kam ho dát? Hromadné a individuálne garáže v meziválečném Jablonci nad Nisou*. Výber konkrétneho mesta nebol náhodný. Vďaka rozvinutému sklárskemu priemyslu a šperkářskému remeslu, ktoré prinášalo vysoký zisk, išlo o mesto s jednou z najvyšších koncentrácií motorových vozidiel v medzivojnovéj ČSR. Motorizmus zároveň predstavoval aj nepochybny záťah do charakteru miest a hlboko ovplyvnil ich charakter, či už na úrovni úprav cestnej infraštruktúry, ale aj na úrovni iných urbanistických a architektonických riešení (mosty, prejazdy, križovatky, servisné pracoviská, čerpacie stanice a pod.). Jedným z kľúčových problémov, s ktorými sa mestá zaoberajú hlavne v súčasnosti bolo aj parkovanie. Hromadné garáže boli moderným urbanistickým prvkom a zároveň aj zásahom do celkového charakteru dovtedajšej mestskej výstavby. Na konkrétnych príkladoch, či už realizovaných stavieb, alebo len plánov, vytvoril Zeman typológiu najčastejšie používaných hromadných garáží. Išlo o radové, halové, viacpodlažné a podzemné. Za príklady použil konkrétne stavby v rámci mesta Jablonec nad Nisou.

Na záver druhého bloku nasledovala diskusia k jednotlivým príspevkom. Po oficiálnom uzatvorení prvého konferenčného dňa nasledoval doplnkový program v podobe exkurzie do novootvoreného leteckého múzea v Mladej Boleslave, kam boli účastníci o 19:30 prepravení špeciálnym autobusom. Po prehliadke leteckého múzea nasledovala projekcia filmov z archívu Škoda a spoločenský večer v podobe recepcie, ktorý sa uskutočnil taktiež v priestoroch leteckého múzea.

Druhý konferenčný deň sa začal o 08:03 tretím blokom príspevkov pod názvom *Cyklistika a motorismus jako společenský fenomén*. V rámci daného bloku sa predstavilo celkovo 14 prednášajúcich.

Otvorila ho prof. PhDr. Milena Lenderová, CSc. z Ústavu historických vied Filosofické fakulty Univerzity Pardubice s referátom *Bicykl a ženská emancipace*. Na príklade rozvíjajúcej sa modernej cyklistiky⁵ na území českých krajín s prepojením na pozadie rodových vzťahov, interpretovala autorka šport ako moderný spoločenský a kultúrny fenomén, ktorý čoraz viac naberal na popularite. Zároveň však v kontexte rodových vzťahov a ženskej emancipácie išlo o platformu, kde sa postupne lámali bariéry medzi striktno oddeleným mužským a ženským svetom. Nasledoval referát Mgr. Iva Łaborewicz a Mgr. Etyty Łaborewicz z Archiwu państwowe we Wrocławiu s názvom *Dedictví Boleslava Osipika – Jelenohorského cyklisty*. Cestopisný referát mapoval individuálne cyklistické túry Boleslava Osipika po území strednej Európy v časovom rozmedzí 80-tych a 90-tych rokov 20. storočia. Ako východiskový prameň použili autori jeho denník, kde si cyklista zaznamenával presné údaje o trase a osobné postrehy, ktorý bol doplnený rôznymi záznamami z dennej tlače. Zaujímavosťou je, že dané výlety absolvoval Osipik už v pokročilejšom veku na staršom, po domácky upravenom bicykli. Cyklistikou ako športovým fenoménom sa zaoberal aj referát Jana Králíka z Národného technického múzea v Prahe s názvom *Dráhy a velodromy v Čechách*. Referát prezentoval sondu do utvárania moderného organizovaného a zároveň profesionalizovaného cyklistického športu na území českých krajín. Dokumentoval niekoľko vybraných cyklistických športových dráh v mestách ako napr. Praha, Brno, Pardubice, Kroměříš, alebo Plzeň, pričom sa zameriaval na ich výstavbu, financovanie, význam ako aj na samotnú pretekársku činnosť a podujatia. Tento náhľad zároveň prepojil s aktivitami rôznych regionálnych ako aj

5 Pod pojmom „moderna cyklistika“ možno v kontraste k tzv. „vysokým bicyklom“, rozumieť nástup tzv. „bezpečných“ bicyklov (safety bicycle) s kolesami rovnakej veľkosti, reťazovým pohonom a protišľapnou brzdou (kontrou), uvedenými anglickou firmou Rover, resp. konštruktérom Johnom Starleym v roku 1885 (pozn. autora správy).

celoštátne pôsobiacich cyklistických klubov, pričom za jeden z najaktívnejších označil *Klub českých velopedistů*. Na danú problematiku voľne nadväzoval aj diskusný príspevok Mgr. Lucie Swierczekovej z Národného múzea v Prahe s názvom *Z cyklistických fondů a sbírek Archivu tělesné výchovy a sportu*. Dokumentačne ladený muzeologický príspevok približoval archiválie a artefakty rôznej proveniencie vo vzťahu k dejinám cyklistiky na území českých krajín, čím ponúkol hodnotnú informačnú bázu nie len pre bádateľov so záujmom o dejiny cyklistiky, ale aj športu a života cyklistických a športových spolkov na danom území. Časť bloku venovanú motorizmu a počiatkom motorovej dopravy na hromadnej a individuálnej úrovni otvoril referát PhDr. Vlastimila Svěráka zo Štátneho oblastného krajského archívu Jihlava s názvom *Začátky motocyklové, automobilové a autobusové dopravy na Jihlavsku*. Referát archivárského charakteru približoval primárne vývoj štatistického nárastu, či poklesu evidovaných motorových vozidiel rôznych druhov v regióne v časovom rámci od začiatku 20. storočia po rok 1938. Okrem štatistických počtov získaných z fondov regionálnych četníckych útvarov a iného archívneho materiálu priblížil referát aj pomerne hodnotnú bádateľskú pomôcku v podobe zoznamov presnej policajnej evidencie konkrétnych motorových vozidiel aj s údajmi o ich továrenských značkách, sériových a evidenčných číslach, majiteľoch, ale aj o podnikoch, či firmách, kde boli dané vozidlá používané. Po referáte PhDr. Vlastimila Svěráka nasledovala diskusia a prestávka na obed.

Na poli hromadnej motorovej dopravy zotrval aj prvý popoludňajší referát Petra Hoffmana s názvom *Autobusová doprava Československé pošty v Českém ráji (1919 – 1932)*. Východiskom bol náčrt neuspokojivého stavu hromadnej autobusovej dopravy v prvých rokoch existencie ČSR, ktorý autor kladie do súvisu s dopadmi 1. svetovej vojny. Išlo predovšetkým o rekvirovanie autobusov pre vojenský c. k. erár a ich nanajvýš problematické navrátenie po ukončení vojny.⁶ Rozvoj domácej hromadnej autobusovej dopravy vo vybraných regiónoch ČSR tak prebiehal pozvoľna a v úzkom previazaní na infraštruktúrne a ekonomické možnosti regiónov, legislatívu ako aj čiastočne na možnosti domácej produkcie.⁷ Nasledujúca časť príspevkov bola venovaná individuálnej automobilovej doprave. Otvoril ju Mgr. Mikuláš Jančura, PhD. z Katedry histórie Filozofickej fakulty Univerzity Pavla Josefa Šafárika v Košiciach s referátom pod názvom „*S veselou myslou do dialky*“. *Náčrt možnosti a limitov motoristickej turistiky a športu na Slovensku v medzivojnovom období*. Referát poskytol náhľad na pestovanie motoristickej turistiky a športu na prevažne organizovanej úrovni pod taktovkou rôznych združení organizovaného motorizmu s pôsobením na Slovensku. Možnosti a zároveň obmedzenia pestovania tejto modernej, atraktívnej a zároveň okrajovej a finančne náročnej voľnočasovej aktivity boli v plnej miere závislé hlavne na hospodárskych a legislatívnych faktoroch. Referát bol rozdelený na tri základné periodické fázy, a to od priekopníckej, cez krízovú po tzv. „konsolidačnú“, ktorá však paradoxne znamenala destabilizáciu pomerov v súvislosti s protikrízovými riešeniami otázok motorizmu a taktiež komplikujúcej sa vnútropolitckej situácie v Československu v druhej polovici 30-tych rokov. Problematiku automobilovej, resp. motoristickej turistiky približoval aj referát Mgr. et. Mgr. Jaroslava Kříža z Ústavu etnologie Filozofickej fakulty Univerzity Karlovy v Prahe s názvom *Automobilové cestovatelství – historie a současnost*. Referát približoval vybrané a zároveň najznámejšie individuálne automobilové cestovateľské výpravy do exotických krajín s primárnym zameraním na medzivojnové obdobie a obdobie komunistického režimu v Československu. Pri porovnaní so súčasným stavom motoristického cestovania a cestovateľských výprav však autor vyvodil záver, že sa v súčasnosti jedná viac o formu „dobrodružstva“ ako o marketingovú propagáciu automobilov konkrétnej značky, či cestopisné, alebo prírodovedecké poznávanie cudzokrajných oblastí. Nacionalistický rozmer motorizmu načrtnol Mgr. Milan Rudík z Katedry histórie Filozofickej fakulty Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem v referáte s názvom *Německojazyčné automobilové spolky v letech 1918 – 1938*. Referát bol primárne zameraný na sféru organizovaného motorizmu v ČSR a približoval vzťah nemeckých, resp. nemecky hovoriacich spolkov k československým združeniam pôsobiacich na regionálnej a celoštátnej úrovni ako aj k domácej motoristickej legislatíve. Zároveň išlo

6 Pre doplnenie informácií pozri: HOFFMAN, Petr. *Poštovní autobusy 1908 – 1914 : Dějiny státní autobusové dopravy v českých zemích a na Slovensku*. 1. díl. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2010, 256 s. **Úkážka dostupná online:** <<http://autobusyhoffman.cz/postovni-autobusy-1908-1914.htm>>.

7 HOFFMAN, Petr. *Poštovní autobusy 1919 – 1932 : Dějiny státní autobusové dopravy v Československu*. 2. díl. Litoměřice : Vydavatelství dopravní literatury, 2013, 256 s. **Úkážka dostupná online:** <<http://autobusyhoffman.cz/postovni-autobusy-1919-1932.htm>>.

o komparáciu ich organizačnej a inštitucionálnej bázy a jednotlivých činností. Netradičný pohľad na osobnosť Karla Viškovského vnímaného prevažne cez politickú optiku 1. ČSR poskytol referát Mgr. Lukáša Kopeckého z Katedry historie Filozofické fakulty Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Referát s názvom *Karel Viškovský a cesta do Paříže v roce 1924* priblížil na základe publikovaných spomienok cestovanie Viškovského, ktoré sa vďaka uprednostneniu osobnej *Tatry 12* pred vlakom, zmenilo zo strohej pracovnej cesty na pútavý cestopis. Referát tak odhalil aj osobnú stránku verejne činného politika, ktorý sa v danom svetle prejavil ako zdatný vodič a oduševnený automobilista. Okrem toho referát zachytil aj jeho osobné vnímanie kvality dopravnej legislatívy ako aj cestných komunikácií v ČSR a v Európe. Prepojenie dejín motorizmu s umením zachytil nasledujúci diskusný príspevok PhDr. Kateřiny Nory Novákovéj, PhD. zo Severočeského múzea Liberec s názvom *Motoristické medaile a plakety v Čechách, na Moravě a ve Slezsku v 1. polovině 20. století*. Referát priblížil prehľad medailárskej tvorby v kontexte s rozvojom motorizmu a motoristického športu v Československu. V prípade predneseného príspevku išlo však viac o predstavenie autorkinej čerstvej monografie s názvom *Klenoty z kapoty, československé motoristické plakety v první polovině 20. století*.⁸ Diskusný príspevok archivárskej proveniencie s názvom *Život (nejen) v jednom kole, aneb motorové opojení. Motocykly a automobily v každodenním a společenském životě obyvatel Novopacka a Rožicka* predniesol Bc. Jan Čečetka zo Štátneho oblastného krajského archívu Jičín. Aj v tomto prípade išlo o priblíženie a sumarizáciu pramennej bázy a archíválií k počiatkom motorizmu v danom regióne. Blok uzatvárali dva referáty týkajúce sa výlučne rýchlostného motoristického športu. Mgr. Jiří Krížek zo Severočeského múzea v Liberci predniesol referát s názvom *Z historie motoristických závodů – O štít Českého ráje v Turnově*. Referát dokumentoval významné regionálne motoristické podujatie, pričom bol doplnený pracovníkmi múzea čerstvo zreštaurovaným filmovým materiálom. Nakoľko sa v konferenčnej miestnosti nachádzalo aj niekoľko pamätníkov týchto pretekov, nadobudlo vystúpenie Jiřího Krízka silné emocionálne podfarbenie. Tretí blok uzatváral Ing. Michal Velebný zo Škoda múzea Mladá Boleslav s referátom *Z historie motoristických závodů – Mladoboleslavský okruh městem*. Opäť išlo o zaujímavú sondu do regionálneho motoristického športu, pričom okrem atraktivity, ktorou mestské preteky nepochybne disponujú, išlo v prípade daného mestského okruhu aj o profesionálnu prestíž firmy Škoda.

Po uzatvorení posledného konferenčného bloku nasledovala pomerne čulá diskusia. Konferencia bola príhovormi zástupcov organizátorských inštitúcií oficiálne uzatvorená o 15:00. Vedľajší program však pokračoval vlastivednou exkurziou po Mladej Boleslave a poznávacím výletom po Mladoboleslavskom regióne naplánovanom na nedeľu 19. apríla.

Konferencia s názvom „Na kolech do světa (Po silniciích nejen Českého ráje a Pojizeří)“ splnila svoju organizačnú úroveň, bohatým programom a erudovanou obsahovou stránkou všetky očakávania. Výstup v podobe recenzovaného zborníka, resp. kolektívnej monografie je organizátormi podujatia plánovaný na prvú polovicu roka 2016.

Mgr. Mikuláš Jančura, PhD.
FF UPJŠ v Košiciach

HOŠŤOVSKÉ PREDNÁŠKY NA KATEDRE HISTÓRIE FF UPJŠ KOŠICE 26. MAREC – 23. APRÍL 2015

V letnom semestri akademického roka 2014/2015 Katedra histórie FF UPJŠ v Košiciach opätovne ponúkla svojim študentom možnosť vypočuť si odborné prednášky zamerané na vybrané aspekty problematiky z domácich a svetových dejín. Študenti tak získali priestor nielen na obohatenie svojich vedomostí, ale zároveň sa im naskytla príležitosť stretnúť sa a diskutovať s fundovanými odborníkmi z rôznych univerzít a pracovísk.

8 NOVÁKOVÁ, Kateřina Nora – KRÍŽEK, Jiří. *Klenoty z kapoty: Československé motoristické plakety v první polovině 20. století*. Turnov : Národní památkový ústav, Územní památková správa na Sychrově, 2014, 127 s.

Ako prvý, dňa 26. marca 2015, prezentoval príspevok z obdobia 19. storočia Mgr. Přemysl Vinš, ktorý pôsobí na Katedre jehoslovanských a balkanistických štúdií Filozofickej fakulty Univerzity Karlovej v Prahe. V prednáške *Budovanie národnej identity v kraji drsných horalov: Albánci v 19. storočí* priblížil poslucháčom zložité pomery jedného z etníc žijúcich na Balkáne a ich snahu o vytvorenie vlastnej národnej identity.

O necelý mesiac, 23. apríla 2015, sa študentom prihovril doc. PhDr. Ladislav Hladký, Ph.D. Pôsobí na Katedre histórie Filozofickej fakulty Masarykovej univerzity v Brne a na pôde Katedry histórie FF UPJŠ predniesol hneď dve prednášky. V prvej priblížil jednu z „pálčivých“ otázok medzinárodných dejín 19. storočia – *Bosnianska otázka v 19. a 20. storočí*. V druhom príspevku sa zamerl na osobnosť známu a blízku aj slovenskému prostrediu – T. G. Masaryka. Predstavil však študentom jeho menej známu oblasť pôsobenia, a to kontakty s južnými Slovanmi – *T. G. Masaryk a južní Slovania, nové poznatky z výskumu*.

Študenti mali vždy po prednáške možnosť otvoriť diskusiu a pýtať sa prednášajúceho na skúmanú problematiku. Každá z uvedených prednášok okrem získania nových poznatkov a rozšírenia obzorov zároveň dopĺňala ich študijný plán, pretože bola primárne určená pre študentov konkrétneho ročníka.

Mgr. Nikoleta Dzurikaninová
FF UPJŠ v Košiciach

UDRŽATEĽNÝ ROZVOJ MIEST A NOVÝ ÚZEMNÝ PLÁN PRE KOŠICE KOŠICE 29. MÁJ 2015

Košice patria nesporne k najdynamickejšie sa rozvíjajúcim metropolám stredoeurópskeho regiónu. Paradoxom tohto stavu je, že zmeny a investície, ktoré sa tu realizujú, nie sú odbornou ani laickou verejnosťou vnímané vždy priaznivo. Práve naopak, pravidelne vyvolávajú diskusie, či dokonca až vášne.

V ostatnom čase sa predmetom vášní stala aj otázka územného plánu mesta. V nadväznosti na celospoločenskú diskusiu sa košický magistrát rozhodol zorganizovať v spolupráci s Francúzskym inštitútom na Slovensku a ďalšími partnermi, medzi ktorými nechýbala ani Filozofická fakulta UPJŠ, medzinárodnú konferenciu. Konceptiu konferencie vypracovala architektka a historička Alena Kubova-Gauché. Za hlavný cieľ podujatia stanovila vytvoriť priestor pre diskusiu o skúsenostiach so stratégiami tvorby územných plánov v rôznych regiónoch Európy. Organizátori pozvali renomovaných zahraničných urbanistov a architektov, ktorí svoje poznatky a skúsenosti konfrontovali s domácimi odborníkmi.

Konferenciu v priestoroch Kulturparku otvorili primátor Košíc Richard Raši, zástupca francúzskeho veľvyslanectva, hlavná architektka mesta Košice Petronela Királyová a autorka koncepcie konferencie A. Kubova-Gauché.

Vedecká časť konferencie bola prestávkami rozdelená na tri bloky. V prvom sa predstavili domáci odborníci s historizujúcimi príspevkami (Ladislav Kočíš, Martin Jerguš) a autori víťazného návrhu zásad rozvoja mesta Alexander Běl a Viktor Malinovský.

V druhom bloku odznali zaujímavé komparatívne príspevky dvoch francúzskych hostí – Cristiany Mazzoni a Yannisa Tsiomisa, ktorí hovorili o svojich skúsenostiach s tvorbou územných plánov a prezentovali nielen niektoré teoretické zásady tvorby projektov, ale aj konkrétne realizované projekty.

Teoreticky a s orientáciou na vysvetlenie niektorých zásad prípravy urbanistických projektov bolo zamerané vystúpenie Maxa Welch Guerru z nemeckého Weimaru. V diskusii prítomných zaujala najmä jeho myšlienka o tom, že každý urbanistický projekt, resp. územný plán slúži komunite, preto má byť výsledkom čo najširšieho konsenzu dosiahnutého v polemike.

Záverecným príspevkom bola mimoriadne zaujímavá analýza momentálnej dopravnej situácie v Košiciach, doplnená o základné prognózy ďalšieho vývoja. Prezentoval ju český dopravný analytik Jan Kašík. Konferencia o udržateľnom rozvoji miest a územnom pláne pre Košice mala vysokú odbornú úroveň a prilákala veľa záujemcov z radov odbornej verejnosti, študentov, ale aj občianskych aktivistov. Práve tí sa najviac zapojili do záverečnej diskusie, v ktorej objektívne ocenili úroveň jednotlivých

príspevok, no súčasne kriticky pripomenuli, že podujatie tohto typu sa mohlo uskutočniť skôr, nie v čase po uzavretí súťaže o základných zásadách územného plánu Košíc.

Najmä odborná verejnosť netrpezlivo očakáva organizátormi avizované publikovanie prednesených príspevkov.

doc. PaedDr. Martin Pekár, PhD.
FF UPJŠ v Košiciach