

# ANOTÁCIE

---

SNOLLVLONNV

SZEGHYOVÁ, BLANKA. SÚDNICTVO A SÚDNA PRAX V MESTÁCH PENTAPOLITANY V 16. STOROČÍ. BRATISLAVA : VEDA, 2016, 185 S. ISBN 978-80-224-1499-9.

Počas uplynulého obdobia jedného-dvoch desaťročí vzrástol záujem slovenských historikov o rôzne aspekty späté už nielen s problematikou súdnych výsad či noriem, ale aj samotnej aplikácie súdництва, čiže skutočnej súdnej praxe v našich stredovekých až ranonovovekých mestách. Svedčí o tom niekoľko publikovaných štúdií či celých diel venovaných dobovým deliktom a spôsobom ich trestania. Stále však ide o vcelku pomenej skúmanú sféru, ku ktorej nateraz chýbajú tiež komparatívne práce.

Z istých hľadísk predstavuje prvú výnimku v uvedenom konštatovaní nedávno vydaná monografia Blanky Szeghyovej, pracovníčky Historického ústavu SAV v Bratislave. Kniha je výsledkom jej viacročného výskumu, počas ktorého sa programovo špecializovala práve na tému mestského trestného súdництва. Na rozdiel od iných nedávnych prác, uvedená autorka sa zamerala naraz na niekoľko miest, a to konkrétne na slobodné kráľovské mestá na území dnešného východného Slovenska v 16. storočí. Jej text sa opiera predovšetkým o vlastný pramenný výskum, dopĺňaný miestami paralelami na príklade zahraničnej historiografie. Detailne preskúmala zásadnú časť písomností o trestných súdnych prípadoch zvolených miest (najmä súdne knihy, ale aj účtovné zápisy, listiny a pod.). Vzhľadom k neúplnému stavu zachovania archíválií predstavovali pre ňu ťažiskové zdroje výskumu špecializované knihy trestného súdництва známe od polovice 16. storočia k mestám Košice, Bardejov a Levoča. K Prešovu pretrvali takéto pramene ešte z užšieho časového rámca iba niekoľkých rokov. Menované mestá, aj so Sabinovom, tvorili od neskorého stredoveku spoločenstvo, kooperujúce v niektorých záležitostiach, ktoré pramene zo 16. storočia, čiže obdobia už udomácnujúceho sa renesančného a reformačného povedomia v mestskom prostredí, pomenúvali Pentapolitanou.

Popri stručnom úvode a závere rozčlenila Blanka Szeghyová svoju knihu do siedmich kapitol, ktoré sú podľa okolností ďalej delené na kratšie podkapitoly. V prvej kapitole, nazvanej *Stav bádania, pramene, terminológia a metodológia*, vymenúva početnú

historiografiu, a to od syntetizujúcich diel o celokrajinskom súdnictve, cez špecializovanejšie štúdie k mestám, zbojníctvu a iným témam, až po diplomové práce, no zároveň poukazuje na okolnosť, že popri súdnom zákonodarstve nebývala samotná súdna prax miest častým objektom hlbších výskumov. Venuje sa tu taktiež terminológii (napr. pojmy delikt/zločin) a problémom interpretácie (jednostranný ráz prameňov). Upozorňuje na limity výpovednej hodnoty súdnych kníh miest Pentapolitany, ktoré sú z hľadiska evidencie prípadov medzerovité, neúplné, čiže neboli vedené na istom jednotiacom princípe, spoločnom pre všetky skúmané lokality. To bráni štatistickému vyhodnoteniu ich obsahu. Akiste práve uvedený dôvod a chýbajúce dôkladnejšie predpráce viedli Blanku Szeghyovú k zvoleniu výslednej štruktúry knihy, ktorá poskytuje najmä prehľadnú klasifikáciu deliktov a trestov. Ako autorka skonštatovala ešte v úvode, niektoré nadstavbové témy ostávajú zatiaľ otvorené.

V druhej kapitole, *Súdnictvo v Uhorsku v 16. storočí*, je v krátkosti približená spleť štruktúra uhorského súdництва (centrálne sudy – kráľ, palatín, atď., stoličné sudy, autonómne územia – spišské mestečká, kopijníci, atď., cirkev a kráľovské mestá), to všetko hlavne z pohľadu na stredoveký vývoj, ktorého výsledkom bol napokon aj stav v 16. storočí. V stati o tavernických mestách, resp. zbierke práva tavernických miest autorka uvádza, že verdikty príslušných mestských rád (medzi aké sa tiež radili viaceré z Pentapolitany) boli v trestných záležitostiach konečnými, voči ktorým nemalo byť umožňované odvolanie k taverníkovi (doložených je iba zopár výnimiek, na ktoré už poukázala Štefánia Mertanová). Ide síce o známy, no z hľadiska témy trestného súdництва predsa stále zásadný fakt, svedčiaci o rozsahu mestskej súdnej autonómie v Uhorsku. Znamená to, že do hrdelných rozsudkov vynášaných a vykonávaných v mestách Pentapolitany vyššie vymenované krajinské sudy nezasahovali. Daný aspekt tu teda azda mohol byť ešte viac zdôraznený, prípadne v inej časti knihy aj overený vyhodnotením prípadov z príslušných miest. Poslednú podkapitolu *Vzťah práva a súdnej praxe* uzatvára Blanka Szeghyová tým, že mestské rady sa síce opierali aj o spísané právne zbierky, no tie im nestúžili ako vždy záväzné normy, ale skôr predstavovali

príručky či odporúčania, po akých mohli siahať pri jednotlivých prípadoch. Myslím, že takéto konštatovanie sa radí k tým novším prínosným pohľadom v našej historiografii, aké sa už natoľko nedržia niektorých azda príliš striktných právno-historických aspektov ponímania mestského práva i významu právnych diel.

Treťou kapitolou, *Súdnicstvo v mestách Pentapolitany*, autorka uzatvára sprievodné témy pred následným riešením vlastnej problematiky trestného súdnicstva. Prehľadovo tu predstavuje štruktúru samosprávy príslušných miest (richtár, rada, vonkajšia rada, následne správcovia mestských majetkov a pod.), v krátkosti taktiež ich súdna a štatutárnu právomoc. Podrobnejšie sa venuje postom spätým s písomným zaznamenávaním a vykonávaním súdnicstva – notárovi, mestskému sluhovi a najmä katovi. Postup práce toho najdôležitejšieho grémia, richtára s radou, nie je bližšie objasnený (napr. aký bol minimálny počet prítomných, ako sa dospelo k rozsudkom a pod.), čo najskôr vyplynulo z absencie výpovedných zmienok.

Na ďalších stranách knihy sa už analyzujú samotné súdne prípady, súhrnne k všetkým skúmaným mestám. V kapitole *Od zločinu k trestu*, štvrtej v poradí, je vysvetlený dvojaký postup pri dobových súdnych konaniach: akuzačný (podnet dával žalobca) a inkvizitný (podnet vychádzal od súdneho orgánu,estskej rady). Najobsiahlejšiu, piatu kapitolu, tvorí *Klasifikácia deliktov*. Na jej začiatku autorka poukazuje na okolnosť, že mestské sudy nekládli presnú hranicu medzi súkromnými a verejnými deliktami. Potom prerozpráva a klasifikuje (do podkapitol) množstvo doložených prípadov (urážky na cti, krádeže, lúpežníctvo, vraždy, mravnostné delikty, čarodejníctvo a ďalšie). Podobného charakteru je takisto následná kapitola *Pokuty, tresty a iné sankcie*, ktorá zase ponúka typológiu udelených trestov či odpłaty (náhrada škody, väzenie, vyhnanie z mesta, fyzické tresty, tresty smrti). Uvádžanie podrobností o deliktach zároveň poskytuje cenný náhľad do niektorých sfér života obyvateľstva v skúmaných mestách. Ide o zaujímavé informácie využiteľné tiež pri výskumoch iných tém. Okrem toho prínos predmetných častí práce spočíva aj v samotnej jasnej klasifikácii, umožňujúcej jej aplikáciu a prehľadné porovnanie s ďalšími mestami. Blanka Szeghyová

síce bližšie nevysvetľuje, do akej miery sa inšpirovala inými dielami pri svojej schéme, no výsledok je účelný.

V poslednej, siedmej kapitole *Mentalita meštana vo svetle súdnych zápisov*, autorka sumarizuje vybrané prierezové aspekty a myšlienky, akými sú funkcia a výber trestu (v závislosti od spoločenského postavenia, veku, pohlavia), prihovory rodiny, priateľov a iných osôb, povest obvineného. V osobitných dvoch podkapitolách poukazuje na vplyv reformácie, keďže počas 16. storočia sa zintenzívnila snaha mestských rád regulovať rôzne oblasti života miestnych obyvateľov, a to najmä vo sfére morálky, cti, sexuality. Práve tu autorka predsa siahla po štatistike, keď percentuálne vyhodnotila evidované prípady za účelom zistenia rozdielov medzi obvinenými ženami a mužmi v počte i kategóriách ich deliktov a trestov. Samotný text knihy končí krátkym záverom, ktorý namiesto zhrnutia upriamuje pozornosť na rámcové možnosti ďalšieho prehĺbenia či širšieho uplatnenia výskumu mestského súdnicstva, napríklad komparáciami od lokálnej úrovne až po tú európsku, alebo pri bádani mentalít, materiálnej kultúry, atď.

Čo sa týka potencionálnych komparatívnych tém v pokračujúcom výskume súdnicstva našich miest, zdá sa, že bude ešte potrebné identifikovať účelné prístupy, resp. metódy. V aktuálnej monografii totiž Blanka Szeghyová napokon predsa v prevažnej miere zhrnula a následne kategorizovala prípady týkajúce sa miest Pentapolitany, čiže len čiastočne ich porovnávala, čo je však postup, ktorý aj zdôvodnila vyššie spomínanými limitmi prameňov. Inak, do úvahy by pripadali ďalšie témy, spracovateľné na príklade každého z miest, u ktorých sa azda už v tejto knihe, alebo aspoň v budúcich prácach, mohol ešte väčšou mierou uplatniť prierezový prístup: napr. vyhodnotenie geografického pôvodu/bydliska súdených, ich spoločensko-právneho statusu (plnoprávny mešťan, obyvateľ mesta, šľachtic/zeman, poddaný, vojak) a iné. Tu jedna pripomienka: jednotlivci nadobúdali „meštianske právo“ a nie „mestské právo“, ktoré držalo, utváralo aj vykonávalo mesto ako korporatívny subjekt, teda ako spoločenstvo mešťanov (napr. s. 53 a ďalšie). Napokon sa ešte dá podotknúť, že Blanka Szeghyová upriamila vo svojej knihe výhradnú pozornosť na trestné súdnicstvo, nezaoberala sa

tým civilným. Trestné prípady však tvorili iba časť agendy mestských rád ako súdnych orgánov, dokonca z pohľadu počtu tú menej frekventovanú, keďže podľa čisto štatistického hľadiska sprevádzali bežný život, tak v minulosti, ako aj v súčasnosti, častejšie civilné súdne podnety či spory než kriminálne akty. Preto mohlo byť prospešným vysvetlenie o užšom zameraní monografie na trestné súdnictvo v úvode, prípadne dokonca uvedenie príslušného termínu aj v názve.

Celkovo kniha Blanky Szeghyovej predstavuje prínosný počín, keď podstatným spôsobom napomáha zaplňať prázdne miesta v našom poznávaní praxe dobového mestského súdnictva. To sa výrazne týka práve východoslovenských miest, ku ktorým doteraz úplne chýbali podobné výskumy, hoci aj formou menších sond. Vďaka svojej prehľadnej štruktúre, jazykovému štýlu, ako aj vôbec nemalej atraktivite témy si pritom dané dielo zaiste nájde čitateľov taktiež z radov širšej verejnosti.

Mgr. Drahoslav Magdoško, PhD.  
Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach

ZÁVODNÁ, MICHAELA. KOLEJE A MĚSTO : PROBLEMATIKA MĚSTSKÉ KOLEJOVÉ DOPRAVY VE VYBRANÝCH MORAVSKÝCH A SLEZSKÝCH MĚSTECH V LETECH 1850 – 1918. OSTRAVA : OSTRAVSKÁ UNIVERZITA, 2016, 328 S. ISBN 978-80-7464-856-4.

Proces modernizácie v 19. a na začiatku 20. storočia neznamenal len nástup industrializácie, ale postihol a ovplyvnil prakticky celú škálu politického, hospodárskeho a kultúrno-spoločenského života, s osobitným zreteľom na mestské prostredie. Súčasťou tohto procesu bola aj modernizácia v nákladnej, osobnej a v neposlednom rade aj mestskej doprave, čo je jedným z kľúčových predpokladov fungujúceho hospodárstva a zároveň aj efektívnych, rýchlych a dostupných priestorových mobilít. Osobitne v mestskom prostredí zohralo okrem spomenutých faktorov dôležitú úlohu aj dopravné prepojenie urbanisticky sa rozrastajúcich mestských a prímestských častí. Rozvoj systémov verejnej mestskej dopravy však nebol priamočiary a sprevádzali ho početné problémy na rôznych úrovniach. Okrem iného ide napr. o vzťah medzi mestskými

zastupiteľstvami a dopravnými prevádzkovateľmi, jeho legislatívne a ekonomické pozadie, postoj mestských elít k modernizácii, vnútorná štruktúra dopravných podnikov, ich sociálne zázemie a pod. Priblíženie a analýza týchto problémov, s osobitným zreteľom na vybrané mestá Moravského a Sliezskeho regiónu, je zároveň hlavným cieľom monografie autorky Michaely Závodnej, s názvom *Koleje a město. Problematika městské kolejové dopravy ve vybraných moravských a slezských městech v letech 1850 – 1918*. Je nutné podotknúť, že predstavovaná monografia tým výrazne prekračuje štandardný rámec prác o mestskej doprave v českom a slovenskom výskumnom prostredí. Drvivá väčšina prác so zameraním na danú problematiku používa tradičný, lineárny prístup, ktorým dokumentuje, resp. popisuje vnútornú genézu dopravného podniku, prípadne technický vývoj vozového parku v tom ktorom meste. Práca *Koleje a město...* je koncipovaná chronologicko-tematicky, pričom autorka postihuje obdobie od polovice 19. storočia po koniec prvej svetovej vojny. Východisko predstavuje pomerne obsiahla metodologická časť, v rámci ktorej autorka otvára problematiku a vymedzuje terminológiu. Osobitne však upozorňuje na metodologické úskalnia v podobe nejednotnosti v prístupoch, ktoré vo vzťahu k danej téme používajú rôzne vedné odbory, či samotná historická veda. Samostatne sa venuje analýze stavu spracovania problematiky v historiografii, pričom porovnáva a kriticky hodnotí tradičné, lineárne prístupy v zahraničnej a českej historiografii s modernými, ponímajúcimi verejnú mestskú dopravu v širších kontextuálnych rámcach a súvislostiach. Napriek kritickému prístupu k lineárnym prácam uvádza, že ako nástroj k ďalšiemu výskumu problematiky sú potrebné, nakoľko predstavujú základný súhrn východiskových faktov, čo je situácia obdobná, ako napr. pri skúmaní rôznych čiastkových tém z oblastí dejín techniky.

Tento moment možno hodnotiť ako nanajvýš prínosný, keďže komplexné zhodnotenie historiografie k danej téme v prácach minimálne slovenskej proveniencie doteraz absentovalo. Súčasťou kapitoly je tiež komplexné zhodnotenie pramennej bázy a archiválií, ktoré sa však už týka výskumu vybraných regiónov, resp. miest v daných regiónoch. Ako premostenie medzi metodologickou kapitolou a vlastným regionálnym výskumom,

obsiahnutým v jadre práce, funguje úvaha nad modernizáciou mestskej dopravy ako historickým a spoločenským fenoménom. V tomto rámci je priblížený vzťah mestskej dopravy k industrializácii a urbanizácii, predovšetkým v českých krajinách v sledovanom období. Ako východisko však slúži konceptuálny náčrt tohto vzťahu v západoeurópskom prostredí a v prostredí habsburskej monarchie. Následne je chronologicko-tematickým prístupom priblížené etablovanie sa a rozvoj nekolajovej a kolajovej mestskej dopravy, pričom ako signifikantné príklady v súlade s vytýčeným obdobím boli vybrané omnibus a konšská dráha. Z geografického hľadiska je pozornosť zameraná na habsburskú monarchiu a osobitne české krajiny. V prípade konšskej kolajovej dopravy sa však autorka venuje osobitne Brnu a fungovaniu podniku *Brünner Tramway Unternehmung* v rokoch 1876 – 1881. Brno nebolo autorkou vybrané len v súlade s geografickým vymedzením jej výskumu. Išlo o najstaršiu konšskú mestskú železnicu v českých krajinách a jednu z najstarších v habsburskej monarchii. Zároveň autorka na príklade Brna prezentuje práve prepojenie zmien v urbanistických riešeniach mesta od druhej polovice 19. storočia s potrebou zefektívnenia dopravnej infraštruktúry a dôsledne analyzuje hospodárke a politické pozadie vzťahu mestského zastupiteľstva a konzorcia dopravného podniku, ktorý zo súťaže vyšiel ako víťazný. V prepojení na kontext modernizácie technickej základne v doprave sa autorka v osobitnej časti zameriava na mechanizáciu mestskej kolajovej dopravy, v podobe zavádzania parnej trakcie v USA, západnej Európe a v habsburskej monarchii. Za kľúčové faktory mechanizácie označuje autorka pokusy redukovať prevádzkové náklady, ktoré pramenili z nerentabilnosti animálnej trakcie (nízka životnosť koní, ich časté obmieňanie, množstvo koní na jeden vagón, strava, ustajnenie a pod.), ale tiež z pohľadu spoluúčastníkov komunikácií (zápchy, znečistenie ulíc, prenos chorôb a pod.). Výraznú úlohu zohrali tiež náklady spojené s údržbou komunikácií ako napr. dlažobné či mýtne poplatky vyrubované na úrovni samospráv. Obdobné problémy boli riešené ako v USA, Veľkej Británii, Belgicku, Francúzsku či Nemecku, tak aj v habsburskej monarchii, pričom bodom polemík sa stal práve spôsob trakcie.

Popri parnom pohone, ktorý mohol v mestskom prostredí do istej miery ohroziť bezpečnosť obyvateľov, produkovať hluk, či znečisťovať ulice boli zavádzané alternatívne zdroje pohonu, ako napr. benzol, plyn, či dokonca stlačený vzduch.<sup>1</sup> Popri technickej základni, ktorá okrem vyššie spomenutých polemík o pohone zahrňala napr. aj úpravu jazdného zvršku kvôli hmotnosti súprav, hrala nezanedbateľnú úlohu aj legislatíva a hospodársko-ekonomické pozadie, ktorým autorka venuje v rámci habsburskej monarchie, českých krajín a špeciálne Brna osobitnú pozornosť. Ťažiskovým problémom bolo v prípade Brna vymedzenie „miestnych“, resp. „mestských dráh“ zo širšie koncipovanej rakúsko-uhorskej, resp. rakúskej železničnej legislatívy a odlišiť ich od hlavných železničných tratí. Posledná štvrtina 19. storočia bola však obdobím, kedy sa v doprave popri parnej trakcii začala presadzovať aj elektrina. Podľa autorky však implementáciu elektriny do každodenného života treba chápať ako „viditeľný odraz hlboké a komplexnej premeny vtedajšej spoločnosti“. Hlavne v USA a západoeurópskych krajinách išlo o pomerne intenzívnu kampaň spropagovať elektrinu ako moderný a hlavne bezpečný zdroj energie.<sup>2</sup> Medzi zavádzaním elektriny v mestskej kolajovej doprave v USA a v európskych krajinách bol však časový odstup približne jedného desaťročia. Kým v USA sa tento trend začal implementovať už v polovici 80. rokov 19. storočia, intenzívna elektrifikácia v európskych mestách nastúpila až v priebehu 90. rokov, čo je aj prípad habsburskej monarchie, snáď s výnimkou rakúskej trate z Mödlingu do Hinterbrühl, ktorá bola elektrifikovaná už v roku 1883.<sup>3</sup> V prípade elektrifikácie mestskej dopravy zohrala opäť kľúčovú úlohu legislatíva, ktorá na túto inováciu zareagovala s miernym časovým odstupom štyroch rokov po elektrifikovaní časti pražskej „pouličnej dráhy“ v roku 1891. To je však vo väčšine prípadov zavádzania technických inovácií prirodzené. Vynález, resp. inovácia nepredchádza však len legislatívu, ale aj zdokonalenie potrebnej infraštruktúry, čo

1 ZÁVODNÁ, Michaela. *Koleje a město: Problematika městské kolejové dopravy ve vybraných moravských a slezských městech v letech 1850–1918*. Ostrava: Ostravská univerzita, 2016, s. 111.

2 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a město...*, s. 155.

3 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a město...*, s. 161.

možno ilustrovat okrem zavádzania elektrickej trakcie v mestskej doprave napr. aj na automobilovej doprave.<sup>4</sup>

Autorka poukazuje predovšetkým na zákon č. 2/1895, prostredníctvom ktorého sa mestská koľajová doprava vymedzovala voči hlavným železničným tratiam a fungovala spolu s „miestnymi“, či terciárnymi dráhami ako tzv. „dráhy nižšej kategórie“ (*Bahnen niederer Ordnung*). Okrem legislatívy sa na pozadí technickej modernizácie mestskej dopravy opäť kryštalizuje hospodársko-ekonomický aspekt v podobe súťaže medzi rôznymi dodávateľmi elektrickej energie. Prostredníctvom tohto aspektu je tak do popredia predsunutá súťaž medzi domácim a zahraničným kapitálom (skrz súťaž firiem, ako napr. nemecké *AEG*, *Siemens&Halske*, viedensko-budapeštská *Ganz&co.* alebo amerických *General Electric* či *Westinghouse*, ktoré úspešne expandovali aj v európskom prostredí). Okrem mamutích elektrárenských koncernov sa však v danej veci aktívne angažovali aj lokálne elektrárne malých súkromných spoločností, často v úzkej spolupráci, či ojedinele ako súčasť dopravných spoločností. V prípade vzťahu všeobecnej elektrifikácie a výstavby elektrifikovaných dráh mestskej dopravy poukazuje autorka na to, že je neopatrné klásť medzi nich znamienko „rovná sa“, no napriek tomu ide čiastočne o spojené nádoby. V kontexte boomu elektrifikácie systémov verejnej mestskej dopravy v habsburskej monarchii na konci 19. storočia si však autorka kladie otázku, ako proces elektrifikácie vlastne prebiehal, či má zhodné rysy alebo možno najst špecifiká.<sup>5</sup> Na tomto základe autorka presúva svoju pozornosť už na lokálne zameraný výskum problematiky na Morave a v Sliezsku.

Do centra pozornosti zasadzuje fungovanie najvplyvnejšieho regionálneho dopravného podniku *Brünner Lokaleisenbahn Gesellschaft* v širších súvislostiach. Primárne išlo napr. o vzťah jeho správnej rady k zastupiteľstvu mesta Brno, ale aj menších obcí, ktoré sa stali súčasťou dopravného systému,

jeho legislatívne a hospodársko-ekonomické pozadie, expanzii dopravného systému, resp. siete pod jeho správou a pod. Autorka však nevynecháva ani nacionalizmus a jeho nezanedbateľný vplyv na fungovanie podniku, ako aj na vyššie uvedené faktory. Primárne sa však autorka nezameriava len na osobnú dopravu, a to aj napriek tomu, že mestský dopravný systém túto predstavu nevyhnutne evokuje. V prípade skúmaného regiónu ostravsko-karvinska mala elektrifikovaná železničná doprava kľúčový hospodársky význam aj z hľadiska nákladnej prevádzky, ktorej sa autorka venuje v osobitnej podkapitole. V rámci chronologického prístupu je v tejto časti pozornosť venovaná obdobiu od roku 1898 do vypuknutia prvej svetovej vojny, pričom samotnej vojne autorka venuje osobitný priestor. Prvú svetovú vojnu vo vzťahu k fungovaniu koľajovej mestskej dopravy vníma v súlade so všeobecnými tvrdeniami, že išlo o konflikt, ktorý znamenal rozklad spoločenských a ekonomických pomerov a bol jedným z dôvodov pre rozpad monarchie. Napriek tomu však kriticky poukazuje na skutočnosť, že v súvislosti s výskumom mestskej dopravy funguje buď ako popisný appendix výskumu staršieho obdobia, alebo ako rovnako popisný prológ k obsiahlejšiemu fungovaniu podnikov počas prvej Československej republiky. Taktiež kriticky poukazuje na fakt, že väčšina tvrdení o vplyve prvej svetovej vojny na fungovanie mestskej dopravných podnikov sú generalizačného charakteru, ktorý vyplýva zo všeobecného povedomia o deštruktívnom charaktere vojnového konfliktu.<sup>6</sup> Medzi sledované otázky preto patrí hĺbka do akej vojna zasiahla fungovanie podnikov na prepravnej a ekonomickej úrovni a akým spôsobom reagovali na tento stav samotné podniky. Ide teda o analýzu finančných, personálnych, mzdových a technických možností podnikov a taktiež do akej miery vojna zmenila vzťah dopravných podnikov k miestnym orgánom a samosprávam.

Monografia Michaely Závodnej, *Koleje a město...v mnohých ohľadoch prekračuje rámec tradičného, lineárneho uchopeňa problematiky mestskej dopravy s osobitným zreteľom na jej koľajový typ. V českom a slovenskom výskumnom prostredí sa jedná o kvalitatívne ojedinelú, originálnu a veľmi*

4 ŠTEMBERK, Jan. Technické novinky v československé dopravní legislativě. In: KLEINOVÁ, Jana (Ed.). *Věda a technika v českých zemích mezi světovými válkami*. Praha: Národní technické muzeum, 2014, s. 283-290.

5 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a město...*, s. 164.

6 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a město...*, s. 239.

prínosnú prácu, ktorá vyplnila pomerne širokú medzeru vo výskume urbánnych dejín, ale aj samotných dejín dopravy či hospodárskych a sociálnych dejín.

Mgr. Mikuláš Jančura, PhD.  
Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach