



Československá automobilová história v rokoch 1918 - 1948 a jej hospodárske, technicko-historické a kultúrno-spoločenské aspekty v českej a slovenskej historiografii

Mikuláš Jančura, Filozofická fakulta UPJŠ, Košice, mikulas.jancura@student.upjs.sk

JANČURA, Mikuláš. Czechoslovak automotive history in 1918 - 1948 and their economical, technical, culturological and sociological aspects in the Czech and Slovak historiography. *Individual and Society*, 2012, Vol. 15, No. 2.

This article focuses on the state of knowledge of the Czechoslovak automotive history in the years 1918 - 1948 in the Czech and Slovak historiography. The author analyses in addition to specific automotive historiography, also the reflection of the subject in work of the Economic and Social history.

Motoring. Automotive history. Economy history. Social history. History of transportation and technology. Czech historiography. Slovak historiography.

Z technického hľadiska bol automobil jedným z mnohých „produktov“ živeľnej, vedecko-technickej expanzie, podnikenej druhou fázou priemyselnej revolúcie. Skonstruovanie spaľovacieho motora a jeho aplikácia do cestného vozidla však znamenala počiatok revolúcie vo sfére dopravy a cestovania, a to aj napriek dominantnému postaveniu železnice a parného pohonu. Automobil bol zároveň vynálezom, ktorý sa prostredníctvom svojho kontinuálneho vývoja prepracoval od kusovej výroby, na úroveň osobitného priemyselného odvetvia, a ako hospodárska komodita sa stal jedným z ukazovateľov úrovne hospodárstva toho ktorého štátu. Z kultúrno-spoločenského hľadiska predstavoval automobil fyzický artefakt, ktorý markantne ovplyvnil vytváranie hmotnej kultúry, ale aj charakteru každodenného života spoločnosti 20. storočia. Pozoruhodným je z tohto hľadiska aj proces premeny vzťahu spoločnosti k automobilu a automobilizmu, a to od skepticizmu, cez akceptáciu, po neodmysliteľnosť. Z týchto dôvodov automobil nesporne patrí medzi najvýznamnejšie vynálezy v dejinách ľudstva a výskum automobilovej histórie tak z týchto hľadísk naberá na význame.

Československej automobilovej histórii možno však prisúdiť osobitný význam. Jedným z hlavných dôvodov sú relatívne anomálne podmienky, v ktorých boli položené jeho základy, a v ktorých sa začal rozvíjať. Základy automobilizmu na území Českých krajín, stáli paradoxne na jednej z najväčších slabín Habsburskej monarchie, ktorou bola nesúrodosť a nerovnomerný vývoj jej hospodárstva a priemyslu. Faktory ako koncentrácia väčšinového priemyslu do Českých krajín v 50-tych a 60-tych rokoch 19. storočia, spolu s vplyvom druhej fázy priemyselnej revolúcie, ktorá sa na území monarchie prejavila koncom 19. storočia, predstavovali osobitné predpoklady pre vznik a rozvoj automobilizmu v danom priestore. Do roku 1914 disponovalo územie Českých krajín niekoľkými automobilkami s fungujúcou produkciou. Po markantnom zásahu prvej svetovej vojny, sa pred rozvíjajúcim sa automobilizmom v mladom štáte, otvárali nové možnosti.

Problematikou histórie československého automobilizmu sa zaoberalo a taktiež sa v súčasnosti zaoberá viacero českých, slovenských, ale aj zahraničných autorov. Pole pôsobnosti ich výskumu zaberá časový horizont od ranných začiatkov automobilizmu na našom území, až po súčasnosť. Za účelom vykreslenia obrazu dejín československého automobilizmu na pozadí hospodárskeho a kultúrno-spoločenského

kontextu, však nie je možné pracovať výlučne iba s automobilovou historiografiou. Klasická automobilová historiografia, aj napriek kvalitnému spracovaniu, ponúka na danú problematiku príliš úzkoprofilové, technicko-historické hľadisko. Východiskovú bázu preto musia predstavovať práce z oblasti československých hospodárskych a sociálnych dejín, z ktorých možno vysledovať spojenia medzi hospodárstvom, kultúrno-spoločenskou oblasťou a fenoménom automobilizmu. Automobilová historiografia však predstavuje v tomto prípade nevyhnutnú nadstavbu pre analýzu stavu a spracovania danej problematiky na poli historiografie.

V rámci skupiny samostatných monografií, hospodárske, ale aj kultúrno-spoločenské východiská vedúce k raným začiatkom automobilizmu na území Českých krajín komplexne načrtáva aj práca Marcely Efmertovej, *České země v letech 1848 - 1918*[1]. Práca je zameraná všeobecnejšie a svojím obsahom približuje hospodársku, ale aj kultúrno-spoločenskú situáciu na území Čiech s osobitným zreteľom na vplyv 1. a 2. fázy priemyselnej revolúcie. Dotýka sa však tiež aj celkových kultúrno-spoločenských zmien, príznačných pre 2. polovicu 19. storočia. Autorka načrtáva ich reflexiu v politike, ekonomike a hospodárstve, v sociálnej štruktúre obyvateľstva monarchie a Českých krajín a osobitne v oblasti kultúry a umenia. Tak, ako iní autori z oblasti hospodárskych dejín, aj autorka danej práce poukazuje na nesúrodosť a nerovnomerný vývoj hospodárskeho a priemyselného vývoja Habsburskej monarchie. Interpretuje tieto faktory, ako jednu z jej najväčších slabín. České krajiny však sústreďovali v rámci monarchie väčšinový podiel priemyslu, a to v dôsledku straty priemyselnej Lombardie a Benátska v 50-tych a 60-tych rokoch, čo predstavuje osobitný faktor pre lokálny rozvoj tejto sféry[2]. Autorka sa v práci zmieňuje aj o raných začiatkoch automobilizmu, resp. o prenikaní automobilu na územie Českých krajín v 80-tych a 90-tych rokoch 19. storočia. Interpretuje ho ako dôsledok postupného uplatňovania sa spaľovacích motorov a elektromotorov v oblasti dopravy. Autorka uvádza nasledovné: „Spaľovacie motory sa uplatňovali spolu s elektrinou od 80-tych rokov 19. storočia., ale slúžili výhradne v oblasti dopravy. Parnej prevádzke začal v danej dobe vážne konkurovať benzínový spaľovací motor. Poznatky o ňom prichádzali do Českých krajín z Francúzska a Nemecka a vytvorili predpoklady pre rozvoj českého automobilizmu a letectva“[3]

Na tomto mieste je však nutné s autorkou polemizovať. Je faktom, že Nemecko a Francúzsko malo na postupný prienik spaľovacieho motora do Habsburskej monarchie, ale aj konkrétne do Českých krajín, výrazný vplyv. Tieto krajiny boli v tejto oblasti priekopníkmi. V súvislosti s nemeckým vplyvom na počiatky rozvoja automobilizmu na území Českých krajín, možno spomenúť aj pôsobenie libereckého kniežaťa, Theodora von Liebiga a jeho kontakty s nemeckým konštruktérom prvých komerčne úspešných automobilov, Karlom Benzom[4].

Spaľovací motor sa však neuplatňoval výhradne v oblasti dopravy, ako uvádza autorka. V oblasti ľahkého priemyslu a drobných manufaktúr sa občasne uplatňovali aj tzv. stabilné spaľovacie motory, poháňajúce rôzne menšie strojové zariadenia. Ďalší bod, v ktorom je nutné s autorkinými tvrdeniami polemizovať je faktor konkurencie. Spaľovací motor v žiadnom ohľade nepredstavoval v jeho ranných začiatkoch vážnu konkurenciu pre parný pohon. Tento jav postupne nastáva až v období po prvej svetovej vojne. Vlastislav Lacina vo svojej práci *Formování československé ekonomiky, 1918 - 1923*, poukazuje na skutočnosť, že v období pred prvou svetovou vojnou predstavoval parný stroj v oblasti priemyslu hlavný zdroj energie. Taktiež, samotná vybavenosť parnými strojmi bola samostatným ukazovateľom technickej úrovne priemyslu, čo sa samostatne odrážalo aj v úrovni hospodárskeho rozvoja[5]. Isté percento konkurencieschopnosti možno však spaľovacím motorom pripustiť v zmienenej oblasti ľahkého a drobného priemyslu. Stabilné spaľovacie motory boli naproti parným strojom rozmerovo oveľa kompaktnejšie, menej náročné na údržbu a obsluhu a nevyžadovali prítomnosť vodného zdroja. Stabilné spaľovacie motory boli na územie Rakúsko-Uhorska distribuované mnohými firmami, čo dokladajú aj početné reklamné inzeráty v dobových periodikách a dennej tlači.

V oblasti dopravy na prelome 19. a 20. storočia, však jasne dominovalo postavenie železnice a parného pohonu, a to z viacerých dôvodov. Zo spoločenského hľadiska to bola všeobecná skepsa, ktorá prevládala vo vzťahu k rodiacemu sa automobilizmu. Skepsa prevládala nie len zo strany laickej verejnosti, ktorá mala k automobilizmu v krajných prípadoch až odmietavý postoj[6], ale aj zo strany odbornej verejnosti a samotných konštruktérov. Automobilový historik Adolf Kuba, interpretuje obavy, ktoré Gottlieb Daimler ako jeden zo svetových priekopníkov automobilového konštruktérstva, na margo spaľovacieho motora vyslovil: „Náš motor je dobrý, ale pre priemyselnú výrobu zatiaľ nie je zrelý. A hlavne, Nemecko nemôže mať pochopenie pre tento prevratný vynález, ktorý je príliš mladý pre našich ťažkopádnych krajanov“[7].

Dopravný historik Jan Štemberk poukazuje vo svojich prácach na skutočnosť, že z hľadiska samotnej dopravnej prevádzky boli dôležitými faktormi rýchlosť, rentabilita a jej celková efektívnosť[8]. Nedostatočný technický stav, ako aj nedostatočná rozvinutosť siete cestných komunikácií na území

Českých krajín a Slovenska predstavovali samostatné príčiny, prečo si železnica udržiavala dominantné postavenie.

Prameň *Statistická příručka Republiky Československé 1*, uvádza k roku 1916, 54 694 km cestných komunikácií na území Čiech, Moravy a Sliezska, čo je viac, ako dvojnásobok dĺžky cestných komunikácií na území Slovenska k roku 1914 (cca 25 000 km)[9].

V dôsledku týchto ukazovateľov mala cestná doprava predstavovať len lokálny doplnok železničnej doprave[10], a to nie len na úrovni špedičnej činnosti, ale aj v oblasti cestovného ruchu[11]. Cestná doprava, ktorá bola zväčša zabezpečovaná automobilmi so spaľovacími motormi, teda ešte nebola schopná za týchto podmienok železnici a parnému pohonu vážne konkurovať, čo dokladajú aj nasledujúce štatistiky, ktoré reflektujú len pozvoľné rozširovanie automobilizmu na území Rakúsko-Uhorska a osobitne na území Českých krajín a Slovenska.

Vo Viedni bolo v roku 1896 registrovaných 30 automobilov[12]. V nasledujúcom desaťročí bol tento počet desaťnásobný. K 1. 3. 1910 bolo na území Čiech evidovaných 1067 osobných automobilov, na Morave 219 a Sliezske 62 osobných automobilov[13]. Vyššie uvedená *Statistická příručka Republiky Československé 1*, uvádza k 30. 6. 1913 na území Čiech počet 2412 automobilov, z toho 15 elektromobilov, na Morave 549 automobilov, z toho 2 elektromobily a Sliezske 191 automobilov[14]. *Statistická příručka Republiky Československé* z roku 1920 však neuvádza žiadne údaje k počtu automobilov na území Slovenska, ani Podkarpatskej Rusi. Konkrétne čísla sú len odhadované. Zmieňuje sa o nich Ján Tibenský v práci *Dejiny vedy a techniky na Slovensku*. Podľa Jána Tibenského bolo v roku 1910 na území Uhorska evidovaných cca 1000 automobilov. K roku 1918, 3500 automobilov, z čoho sa na území Slovenska mohla evidovať cca štvrtina, teda počet od 250-tich, k roku 1910, po 875 k roku 1918[15]. Nedostatkom štatistiky, ktorú uvádza Tibenský, je absencia uvedenia druhu automobilov a formy ich vlastníctva. Tieto údaje, sa spolu s počtami automobilov na území Slovenska a Podkarpatskej Rusi, objavujú v oficiálnych štatistikách až k rokom 1922 - 1923[16].

Pre doplnenie informácií možno uviesť, že napr. v Bratislave boli prvé automobily evidované od roku 1896 a ich vlastníckymi boli veľkoobchodník s vínom, Jozef Palugyay[17] a továrnik Gustav Stollwerck[18]. O aké typy automobilov išlo, zdroje neuvádzajú. V Košiciach, sa podľa denníka *Kaschauer Zeitung*, prvý automobil objavil 9. októbra 1900[19].

Z oblasti hospodárskych dejín ČSR je dôležitou tiež vyššie spomenutá práca Vlastislava Lacinu, *Formování československé ekonomiky, 1918 - 1923*. Práca dôsledne mapuje hospodársko-ekonomickú situáciu na území Českých krajín a Slovenska v Rakúsko-Uhorskej monarchii v predvojnovom období, čo predstavuje východisko pre detailný výskum zameraný hlavne na opatrenia postupného budovania hospodársko-ekonomického zázemia, novo vzniknutej ČSR. Ťažisko tu predstavuje zameranie na proces nostrifikácie priemyslu, bankovníctva, proces menovej odľuky[20] a pozemkovej reformy. Osobitnú pozornosť venuje autor aj postupnému budovaniu domáceho trhu, jeho colnej ochrane, ale aj budovaniu zahraničného obchodu a zahraničných hospodársko-ekonomických vzťahov[21].

Vo vzťahu k výskumu problematiky československej automobilovej histórie, je dôležitá analýza, resp. rekonštrukcia prepojení zmieneného nostrifikačného procesu priemyslu a bankovníctva s procesom povojnového budovania domáceho automobilizmu. Opatrenia nostrifikačného procesu na uvedených úrovniach sa priamo dotýkali tých automobiliek, ktoré boli ešte v období existencie Habsburskej monarchie transformované na akciové spoločnosti, a ich sídla boli premiestnené na územie Rakúska, alebo tých, ktoré boli s rakúskymi finančnými inštitúciami v úverovom previazaní.

Ako príklad možno uviesť kopřivnickú firmu NW[22], ktorá sa na akciovú spoločnosť s prevádzkovým kapitálom dvoch miliónov Rakúskych korún, transformovala v roku 1891. Jej sídlo bolo následne premiestnené do Viedne a do Kopřivnice sa opätovne presunulo až v roku 1921. Od roku 1921 firma vystupuje pod názvom *Tatra*[23]. Druhým príkladom je firma *Laurin & Klement*, ktorá bola v úverovom spojení s pražskou filiálkou *Österreichische Ländebank*. Neskôr sa jej hlavnou finančnou oporou stala *Živnostenská banka*. Od 1. 1. 1907 sa firma transformovala na akciovú spoločnosť pod názvom *Laurin & Klement, akciová společnost, továrna automobilů v Mladé Boleslavi*, s prevádzkovým kapitálom 2,5 milióna Rakúskych korún[24].

Dôležitým faktorom bola aj spomenutá colná bariéra, ktorá bola uvalená v časovom rozmedzí od roku 1918 do polovice 20-tych rokov, za účelom ochrany domáceho trhu pred západnou konkurenciou. Najvyššie dovozné clo bolo uvalené na luxusné predmety, teda aj automobily.

Václav Průcha v 1. diely práce, *Hospodářské a sociální dějiny Československa, 1918 - 1992*, uvádza k roku 1920, odstupňovanie 200 až 900%-tných colných prirážok[25]. Daná práca predstavuje taktiež jednu z nosných vo vzťahu k vykresleniu hospodársko-ekonomického kontextu dejín československého automobilizmu. S problematikou ochrannej colnej bariéry vo vzťahu k československému automobilizmu polemizujú vo svojich prácach aj autori z oblastí dopravnej a automobilovej histórie, Jan Štemberk[26] a Adolf Kuba[27].

Ďalší dôležitý hospodársko-ekonomický faktor, ktorý sa priamo dotýka československého automobilizmu zmieňuje Milan Sekanina v práci *Kdy nám bylo nejhůře, Hopodářská krize 30. let 20. století v Československu*. Okrem samotného vplyvu svetovej hospodárskej krízy, jej príčin, priebehu, prejavov a dôsledkov na rôznych úrovniach československého hospodárstva, ekonomiky a politickej scény, autor poukazuje na proces vytvárania priemyselných koncernov a kartelov ako jednej z podôb monopolizácie československej ekonomiky[28]. Vo vzťahu k domácejmu automobilizmu zohral tento proces dôležitú úlohu. Za účelom finančného zastrešenia, uskutočnili 3 najväčšie domáce automobilky, *Laurin & Klement*, *Tatra* a *Praga*, v prvej polovici 20-tych rokov sériu obchodných fúzií s priemyselnými gigantmi, ako *Škodove závody*, *Ringhofferove závody*, alebo *ČKD*[29].

V súvislosti s obchodnou fúziou automobilky *Laurin & Klement* so zbrojným a priemyselným gigantom, *Škodovými závodmi* v Plzni, je nutné zmieniť monografiu autora Radeka Diestlera, *Příběh zapomenutého průmyslníka, život a doba Karla Loevensteina, generálního ředitele Škodových závodů*.

Monografia má biografický charakter a mapuje život a pôsobenie Karla Loevensteina, pričom ťažisko spočíva v dôslednejšom objasnení jeho pôsobenia vo funkcii generálneho riaditeľa Plzeňskej Škodovky. Autor venuje osobitnú pozornosť zmienenej obchodnej fúzii s firmou *Laurin & Klement* a interpretuje ju ako veľmi dôležitý krok, nakoľko sa „daná ponuka zlučovala s Loevensteinovými predstavami o ďalšom rozšírení sortimentu“[30].

Za účelom doplnenia informácií je nutné dodať, že *Škodove závody* v Plzni mali už pred fúziou s firmou *Laurin & Klement* skúsenosti s automobilovou výrobou. Licenčne vyrábali luxusné limuzíny *Škoda-Hispano-Suiza* a taktiež nákladný automobil *Škoda Sentinel*. Loevenstein si totiž plne uvedomoval obchodný potenciál, ktorý pramení z perspektívne sa vyvíjajúceho odvetvia automobilizmu.

Vyššie zmienené monopolizačné tendencie boli však aj sprievodným javom štátnych intervencií do hospodárstva a ekonomiky ako dôsledok a reakcia na dopad svetovej hospodárskej krízy, na čo poukazuje viaceró autorov. Mimo iných aj Alice Teichova, vo svojej práci *Wirtschaftsgeschichte der Tschechoslowakei 1918-1980*. Kartelizáciu, resp. kartely samotné interpretuje ako „integračný prvok československého pokrízového hospodárstva“[31].

Historiografia mapujúca oblasť hospodárskych dejín sa však priamo nezmieňuje o vplyvoch a dopadoch krízy na automobilový priemysel. Automobilový priemysel nefiguruje ani v štatistických tabuľkách, uvedených v daných prácach. Možno však dedukovať, že najväčší vplyv na dočasnú stagnáciu automobilizmu, mala paralyzovaná kúpyschopnosť obyvateľstva, ochromenie zahraničných trhov a vysoké ceny pohonných hmôt a náhradných dielcov. Podľa Václava Průchu, to bol však chemický priemysel, ktorý v pokrízovom období, mimo iné, v dôsledku výroby pohonných hmôt pre rozvíjajúci sa automobilizmus, zaznamenal najmiernejší krízový pokles a najvýraznejšie prekročenie predkrízovej úrovne[32].

K problematike československého automobilizmu z hospodárskeho hľadiska sa zmieňuje aj Antonín Klímek v 13. zväzku rozsiahlej práce *Velké dějiny zemí Koruny české*, zameraného na časový horizont v rozmedzí rokov 1918 - 1929. O automobilizme sa vyjadruje ako o jednom z najperspektívnejších odvetví [33]. Načrtáva problém počiatočného zbrzdzenia automobilovej výroby na začiatku 20-tych rokov. S týmto problémom polemizuje aj dopravná a automobilová historiografia. Klímek ako hlavnú príčinu uvádza vysoké nadobúdacie ceny automobilov a pohonných hmôt, na čom sa zhodujú aj dopravní a automobiloví historici. Doplniť tu možno aj vysoké prevádzkové náklady automobilov, spojených hlavne s legislatívou, ako napr. poistenie. Na túto problematiku úzko nadväzuje aj vyššie zmienená colná bariéra, ktorá mala ochrániť domáci trh a proces výstavby domáceho automobilového priemyslu.

Problematikou vplyvu hospodárskej krízy a vplyvu mníchovských udalostí na československé hospodárstvo sa zaoberá tiež 14. zväzok práce *Velké dějiny zemí Koruny české*, so zameraním na časové rozmedzie 1929 - 1938 od autora Antonína Klímeka[34].

Hospodársku situáciu v Protektoráte Čechy a Morava mapuje 15. zväzok práce *Velké dějiny zemí Koruny české* od autorov Jana Kuklíka a Jana Gerbharta[35].

Korešpondujúcimi sú z oblasti hospodárskych dejín ČSR, aj 3 zväzková práca *České země v éře První republiky (1918 - 1939)*, autora Zdeňka Kárníka[36] a práca *Lexikon našich hospodářských dějin, 19. a 20. století v politických a společenských souvislostech*, od autorov Jany Geršlovej a Milana Sekaninu[37].

Osobitnú skupinu predstavujú práce, ktoré sa problematiky československej automobilovej histórie dotýkajú z hľadiska sociálnych dejín. Z prostredia českej historiografie je to súborná práca *Čas rychlých kol a křidel*, od zostavovateľskej dvojice Dagmar Blümlovej a Jany Rauchovej. Práca mapuje proces sociálno-kultúrnej a technickej premeny spoločnosti územia českých krajín a Slovenska na prelome 19. a 20. storočia. Tvorí ju 21 štúdií zameraných na rôzne odvetvia, ktoré markantne zasiahli do každodenného života spoločnosti daného obdobia, ako napr. fenomén cestovania, železnica, počiatky aviatiky, ale aj automobilizmu. Prelom 19. a 20. storočia je tu interpretovaný ako „počiatok zrýchlenej doby“[38], pričom automobil a automobilizmus tu osobitne predstavuje synonymum pre samotnú rýchlosť [39], resp. v prenesenom význame zrýchleného života, resp. ducha zrýchľujúcej sa doby.

Obdobnou je práca z prostredia slovenskej historiografie, *Od osmičky k osmičke, premeny slovenskej spoločnosti v rokoch 1918 - 1938*, ktorej zostavovateľkou je Jaroslava Rogulová s kolektívom. Práca načrtáva vybrané problémy z oblasti sociálnych dejín územia Slovenska v medzivojnovom období, pričom problematika automobilizmu je tu parciálne zahrnutá v rámci osobitnej štúdie *Technický rozvoj v slovenských domácnostiach v medzivojnovom období*, od autora Miroslava Sabola. Autor tu poukazuje hlavne na pomalšie prenikanie automobilu a automobilizmu na územie Slovenska, a to hlavne v dôsledku faktorov, ako nižšej kúpyschopnosti obyvateľstva, ale aj nedostatočne zahustenej cestnej siete, ktorá vo väčšine prípadov bola aj po technickej stránke nedostatočne zabezpečená[40].

Osobitnú skupinu predstavujú taktiež práce z oblasti dopravnej historiografie. Jednou z prác, ktorá sa časovým horizontom výskumu dotýka aj ranných začiatkov automobilizmu, predstavuje monografia *Dějiny dopravy v Českých zemích v období průmyslové revoluce*, autora Milana Hlavačku[41].

Práce *Automobilista v zajištění reality* a *Fenomén cestovního ruchu*, autora Jana Štemberka a prácu *Zabudnuté volanty*, autora Ivana Szaba, je taktiež možné zaradiť do tejto oblasti, avšak obsahovo sú ladené výrazne do oblasti sociálno-historickej, pričom vo všetkých absentuje technicko-historický rozmer fenoménu automobilizmu v ČSR.

Práca *Automobilista v zajištění reality* sa síce priamo dotýka problematiky československej automobilovej histórie, avšak jej ťažisko je zamerané na zmapovanie vzniku, vývoja a uplatňovania právnej regulácie a pravidiel cestnej premávky na území 1. ČSR. Fenomén automobilizmu autor vníma ako sociálno-kultúrny činiteľ, ktorý výrazne ovplyvnil hlavne oblasť tzv. slobodného cestovania, teda, nezávislého na verejnej doprave[42]. Prezentuje tiež proces postupného rozširovania automobilizmu na území ČSR a polemizuje nad vybranými hospodárskymi otázkami, ktoré priamo ovplyvňovali rozvoj tohto fenoménu, ako napr. postoj štátnej politiky k automobilizmu, alebo nadobúdacie ceny automobilov a s tým spojené možnosti spotrebiteľov automobil získať. Právna regulácia automobilizmu, obsahujúca zložky ako právny režim cestnej siete, dopravného značenia, pravidiel cestnej premávky, ale aj automobilového poistenia, tu predstavuje fenomén, ktorý prirodzene vyplynul z podmienok všeobecného rozširovania automobilizmu a je výrazným sprievodným faktorom etablovania sa automobilu v spoločnosti a jej každodennom živote.

Práca *Fenomén cestovního ruchu* mapuje komplexný vývoj tohto odvetvia, ale tiež jeho limity a možnosti v priestore 1. ČSR, zahrňujúc všetky jeho zložky, teda individuálnu turistiku, železničnú dopravu, cestnú dopravu, leteckú dopravu, ale aj štátnu politiku vo vzťahu k rozvoju cestovného ruchu a pod.

Autor poukazuje na skutočnosť, že cestná doprava zaznamenala v skúmanom období prudký rozvoj, hlavne s nástupom motorizácie a ukazovala sa ako perspektívne a dynamicky sa rozvíjajúce dopravné odvetvie[43]. V období po prvej svetovej vojne bol individuálny automobilizmus v porovnaní so železničnou dopravou vo výraznej menšine a uplatnenie si postupne nachádzala verejná cestná doprava. Rozmach individuálneho automobilizmu, ako zložky tzv. „slobodného cestovania“, na ktorú Štemberk poukázal už v práci *Automobilista v zajištění reality*, sa spolu so všeobecným rozšírením automobilizmu, hlavne na území Čiech a Moravy[44], prejavuje hlavne v druhej polovici 20-tych rokov. Autor poukazuje aj na dôležitú úlohu združení organizovaného motorizmu, ktoré sa v prospech rozvoja individuálnej autoturistiky výrazne angažovali. V zmysle individuálneho automobilového cestovania išlo hlavne o opatrenia v prospech technického udržiavania ciest, vyhotovovania turistických automáp, automobilových sprievodcov[45], alebo udržiavania dopravného značenia[46].

Problematiku činnosti združení organizovaného motorizmu sa dotýka aj Ivan Szabó v práci *Zabudnuté*

volanty. Práca sa obsahovo zameriava na vybrané problematiky z oblasti počiatkov automobilizmu na území Slovenska. Autor v chronologickom slede mapuje prvé technické pokusy slovenských vynálezcov, ako napr. Jozefa Božetecha Klemensa a jeho návrh modifikovaného parného stroja poháňaného horúcim vzduchom, alebo všestranné pôsobenie Jána Bahýľa, ktoré sa dotýkalo priekopníctva v cestnej doprave a aviatike.

Ťažisko práce Ivana Szaba však spočíva v zmapovaní postupného prenikania automobilu a automobilizmu na územie Slovenska. Dôsledne mapuje výskyt prvých automobilov na území mesta Bratislavy a počiatky činnosti, ako aj samotnú činnosť združení organizovaného motorizmu na území Slovenska[47], ako bolo spomenuté vyššie. Z oblasti slovenského organizovaného motorizmu sa autor osobitne zameriava na zmapovanie činnosti dvoch najstarších združení tohto typu na Slovensku, a to *Klubu slovenských automobilistov* a *Slovenského motorklubu*, pôsobiacich na území mesta Bratislava[48]. Slovenský národný archív v Bratislave (SNA), fond Policajné riaditeľstvo, však dokladá aj zmienku o ďalšom autoklube pôsobiaceho v meste Bratislava, a to o *Lige československých motoristov*[49]. Bližšie informácie o tomto klube, ako aj o jeho činnosti sa pravdepodobne nezachovali. Domnievame sa, že buď išlo o samostatné združenie, alebo sa jednalo o tzv. odbočku materského klubu, pôsobiaceho na území Čiech. V Bratislave sa nachádzala tiež odbočka, resp. sekretariát centrálného *Autoklubu Republiky Československé*, ktorý pre ostatné združenia organizovaného motorizmu vykonával aj funkciu poradného orgánu[50]. Autor sa v rámci mapovania činnosti slovenských združení organizovaného motorizmu zameriava aj na územie mesta Košíc, kde od roku 1927 pôsobil *Autoklub Košice*, ako reprezentant organizovaného motorizmu na východnom Slovensku. Materiál, ktorý dokladá činnosť *Autoklubu Košice*, nachádzajúci sa v Archíve mesta Košice, je však len parciálny[51]. Dôslednejšie o činnosti tohto klubu informuje jeho vlastné periodikum *Vestník Košického Autoklubu*.

Činnosť týchto klubov zahŕňala organizovanie športových automobilových podujatí, súťaží elegancie, ale aj právnu pomoc automobilistom, alebo angažovanie sa vo veciach technickej údržby cestných komunikácií a dopravného značenia.

Vo vzťahu k výskumu problematiky československého automobilizmu, však osobitnú a zároveň najpočetnejšiu skupinu tvoria práce z oblasti technickej a automobilovej historiografie.

Z oblasti technickej historiografie je dôležitých niekoľko prác. Z českého prostredia sú to *Studie z dějin vědy a techniky v Českých zemích*, ktoré sú vydávané Národným technickým múzeom v Prahe. V rozsahu 9-tich zväzkov mapujú oblasť vedy a techniky na území Českých krajín, v časovom horizonte od roku 1800, do roku 1992. Osobnosti a pôsobeniu Václava Klementa sa venuje aj kolektív autorov Vladimír Gula, Josef Haubelt a Ivan Jakubec v práci *Texty k dějinám techniky 1*[52].

Zo slovenského prostredia sú to hlavne práce autora Jána Tibenského, *Priekopníci vedy a techniky na Slovensku* a taktiež práca *Dejiny vedy a techniky na Slovensku*. Autor sa v práci samostatne venuje postupnému rozmachu fenoménu cestnej dopravy na území Slovenska, ktorý kladie do súvisu s pôsobením druhej fázy priemyselnej revolúcie na územie Habsburskej monarchie[53]. Venuje sa aj procesu výstavby cestnej siete na území Slovenska ako základného predpokladu pre rozvoj cestnej dopravy. Autor v práci predkladá aj štatistické údaje o dĺžke cestnej siete na území Slovenska a tiež o počtoch automobilov na území Uhorska pred rokom 1918. Konkrétne je to stav k roku 1910, ktorý porovnáva so stavom k roku 1918[54]. Ako sme však už uviedli, konkrétne údaje o počte automobilov vo vzťahu k územiu Slovenska v danom období však autor len odhaduje.

Práce zo samostatnej oblasti automobilovej historiografie je možné klasifikovať do niekoľkých skupín. Ide o práce všeobecnejšieho zamerania, ktoré skúmajú československý automobilizmus ako celok, monotematické práce, so zameraním na jednu automobilku, prípadne na konkrétny druh automobilov, napr. ako luxusné, športové, alebo v automobilovej historiografii po roku 1989 sa objavujúce utajené projekty jednotlivých automobiliek, a pod. Ďalej sú to práce so špecifickým zameraním na jeden konkrétny model automobilu, biografické práce zameriavajúce sa na osobnosti dizajnérov, konštruktérov a pod., alebo bibliografické súpisy prameňov k dejinám československého automobilizmu. Špecifickú skupinu predstavujú práce so zameraním na históriu a činnosť jednotlivých súkromných karosárskych firiem, pôsobiacich na území ČSR.

Medzi východiskové práce, skúmajúce československý automobilizmus ako celok patria *Automobil v srdci Evropy* a trojzväzkový *Atlas našich automobilů*, od jedného z nestorov československej automobilovej historiografie, Adolfa Kubu.

Práca *Automobil v srdci Evropy* predstavuje komplexný náhľad do domácej automobilovej produkcie, a jej

najdôležitejších medzníkov od jej ranných začiatkov, po vtedajšiu súčasnosť[55].

Prvý zväzok práce *Atlas našich automobilů*, mapuje najranejšie začiatky automobilizmu na území Českých krajín v Habsburskej monarchii, s časovým horizontom výskumu od roku 1815, do roku 1913. Autor zameriava svoju pozornosť osobitne na prvé pokusy s parnými cestnými vozidlami Josefa Božeka, alebo Ludvíka Baffreya, elektromobilmi Františka Křížika, po vyrobenie prvého automobilu s pohonom spalovacieho motora v Kopřivnici firmou NW, v roku 1897. Autor následne sprostredkováva pohľad do palety predvojnovnej domácej automobilovej produkcie známejších automobiliek, ako NW, Laurin & Klement, Walter, Praga, ale aj menej známych ako napr. R.A.F, alebo K.A.N. Okrem detailného technického popisu jednotlivých automobilov, autor načrtáva aj východiskovú situáciu v hospodárskej a priemyselnej oblasti Českých krajín Habsburskej monarchie. Osobitným spúšťačom, resp. predpokladom pre postupný vznik odvetvia automobilizmu v českých krajinách je aj podľa Adofa Kubu, prienik druhej fázy priemyselnej revolúcie do priestoru Habsburskej monarchie. Autor však načrtáva, že praktická aplikácia moderných technických výdobytkov druhej fázy priemyselnej revolúcie, bola paradoxne, osobitne podmienená hospodárskou krízou, ktorá prepukla po páde Viedenskej burzy v roku 1873[56].

Istú paralelu s týmto názorom možno vysledovať aj u rakúskeho historika Stephana Vajdu, ktorý v práci *Felix Austria, Eine Geschichte Österreichs*, interpretuje krízu z roku 1873, ako „ozdravujúci šok, ktorý donútil finančných politikov a súkromných podnikateľov sa vážne zamyslieť nad novodobou problematikou meny, bankových subjektov, burzových operácii a zároveň si solídne rozšíriť vedomosti o často nevyspytateľných fenoménoch hospodárstva“[57].

Z metodologického hľadiska Adolf Kuba poukazuje na značné problémy rekonštruovať rané štádium automobilovej histórie z prelomu 19. a 20. storočia, nakoľko sa početné množstvo pôvodných funkčných exemplárov nezachovalo a ojedinele sa zachovala iba ich výkresová dokumentácia, prípadne nedokonalé fotografie[58].

Druhý zväzok tejto práce sa zameriava na obdobie rokov 1914 - 1928. Osobitným východiskom tu predstavuje zásah prvej svetovej vojny, ktorý markantne zasiahol nie len do odvetvia rozvíjajúceho sa automobilizmu, ale aj do iných domácich priemyselných sfér. Aj napriek faktu, že je prvá svetová vojna považovaná za faktor, ktorý zbrzdil slubne sa rozvíjajúci vývoj[59], možno v jej dôsledkoch v oblasti vývoja automobilizmu vysledovať aj značný prínos. Ide hlavne o oblasť aplikácie technických vylepšení do opätovnej výroby civilného charakteru, ktoré boli počas vojny preverené v ideálnych, bojových podmienkach. Vojnový konflikt totiž predpokladal nemalé finančné investície do vývoja a inovácií aplikovaných vo vojenskej technike, ktorú predstavovala aj technika pozemná, ako napr. obrnené, či nákladné vozidlá. Táto skutočnosť predstavovala osobitný predpoklad pre povojnovú expanziu automobilizmu. Tá však bola do značnej miery závislá na národných hospodárstvach jednotlivých štátov. Kuba poukazuje práve na tento faktor a polemizuje nad zmienenými problémami hospodárskeho charakteru, s ktorými bojovala novo vzniknutá ČSR, a ktoré sa priamo vzťahovali k postupnému vybudovaniu povojnového domáceho automobilizmu. Hlavným objektom Kubovej polemiky je ochranná colná bariéra[60], s ktorou polemizuje aj viacero autorov z oblasti hospodárskych dejín, ale aj dopravnej a automobilovej historiografie.

Tretí zväzok tejto práce je zameraný na obdobie 1929 - 1936, pričom popri opätovnom dôslednom prezentovaní širokej automobilovej palety domácej produkcie, tu vystávajú faktory ako vplyv svetovej hospodárskej krízy, alebo počiatok mocenskej expanzie nacistického Nemecka. Aj napriek týmto negatívnym faktorom autor nepriamo označuje obdobie 1. ČSR, ako „zlatý vek“ domáceho automobilizmu [61], súvisiaci hlavne s kvalitatívnou úrovňou domácej produkcie, ale tiež so všeobecným rozšírením tohto fenoménu. Automobil a automobilizmus v tomto období opúšťa pozíciu „nechceného dieťaťa“ a stáva sa osobitným výrazovým prostriedkom moderného životného štýlu.

Tretí zväzok práce *Atlas našich automobilů* bol však z dôvodu úmrtia Adolfa Kubu, dokončený jeho kolegom, Milanom Spremom, ktorý dodatočne rozpracoval a vydal aj štvrtý zväzok tejto práce, *Atlas našich automobilů 4*, s časovým horizontom výskumu ohraničeným rokmi 1937 - 1963[62].

Ďalšími z radu všeobecne zameraných monografií týkajúcich sa československej automobilovej histórie, sú práce *Když začal vonět benzin, obrázky z dějin motorismu v Českých zemích do roku 1918*[63] a *Století motorismu*, od autora Jana Králíka. Práca *Když začal vonět benzin*, sa venuje prehľadu raných začiatkov automobilizmu na území českých krajín.

Na margo práce *Století motorismu* možno povedať, že disponuje bilancujúcim charakterom. Z obdobia

raných začiatkov automobilizmu v českých krajinách, autor sústreďuje pozornosť na osobnosť kniežata Theodora von Liebiga a na jeho vzťah k automobilom a automobilizmu. Von Liebig, ako sme uviedli, sa markantne zaslúžil v položení základov domáceho automobilizmu. Autor sa ďalej v práci zaoberá taktiež organizovaním autosalónov a propagáciou automobilizmu na území ČSR, osobitne bilancuje celkový prínos československého automobilizmu do svetovej automobilovej scény, a venuje sa taktiež aj zastúpeniu zahraničných automobilových značiek na našom trhu[64].

Jednou z najnovších monografií daného charakteru, pochádzajúcich z prostredia českej automobilovej historiografie, je práca *Století českého automobilu*, autora Zdeňka Krála[65]. Slovenské periodikum *Veterán Sk*, uviedlo pri predstavení danej monografie nasledovný komentár: „*Kniha Století českého automobilu, ako už názov napovedá, popisuje vznik a vývoj osobných automobilov v Čechách a na Morave od konca 19. storočia, do konca 20. storočia. Je treba podotknúť, že až na určité časové obdobie v tejto oblasti sa Česi rozhodne nemusia hanbiť, práve naopak, bolo to jedno z centier rozvoja svetového automobilového priemyslu. A to bol jeden z hlavných dôvodov vzniku tejto knihy. Ďalším dôvodom je fakt, že podobná publikácia neexistovala na knižnom trhu od prelomu 80-tych a 90-tych rokov, keď bol vydaný Atlas našich automobilů a Automobil v srdci Evropy*[66]“.

Obdobnou je monografia z prostredia slovenskej automobilovej historiografie, *Encyklopedie automobilů*, autora Mariána Šumana-Hreblaya. Práca mapuje na vybraných automobilových modeloch vývoj československého automobilizmu v chronologickom časovom slede, od roku 1815 do súčasnosti[67].

Za účelom doplnenia informácií, možno okrajovo zmieniť aj zahraničnú automobilovú historiografiu, v rámci ktorej tvorí československý automobilizmus parciálnu časť obsiahlejších, všeobecnejších prác. Možno spomenúť monografie, ako napr. *Velký obrazový atlas automobilu*, od autora Grahama McBetha [68], prácu *World history of the automobile*, autora Erica Eckermanna[69], alebo zaujímavú prácu *Autos aus dem Ostblock*, autora Bernarda Vermeylena[70].

Dominantnú skupinu z oblasti československej automobilovej historiografie predstavujú samostatné, monotematické monografie, sústredené na vznik, vývoj a komplexnú históriu jednotlivých automobiliek, súkromných karosární, prípadne na históriu a vývoj jednotlivých automobilových modelov domácej výroby.

Históriu najstaršej československej automobilky, *Tatra Kopřivnice*, vo svojich monografiách spracovávajú hlavne autori ako Karel Rosenkranz, ktorý patrí medzi nestorov historiografie tejto automobilky, ďalej Karel Bočeký, Miroslav Gomola, Jan Tuček, alebo Martin Janík. Vo svojich prácach autori mapujú komplexný vývoj automobilky *Tatra*, od ranných začiatkov jej existencie a činnosti, do súčasnosti, so zameraním na najdôležitejšie historické medzníky v jej vývoji. V jednotlivých monografiách spracovávajú históriu kompletného výrobného sortimentu automobilky, vrátane nákladných a úžitkových automobilov, preto z pomerne vysokého množstva ich monografií, zameriame pozornosť len na vybrané práce so zameraním na osobné automobily.

Od autora Karla Rosenkranza je to napr. práca *Osobní automobily Tatra*[71]. Osobnosť a historická práca Karla Rosenkranza je s historiografiou automobilky *Tatra Kopřivnice* spätá už niekoľko desaťročí a je autorom početného množstva monografií o histórii tejto automobilky. Do pozornosti sme vybrali prácu so zameraním na osobné automobily, vydané v posledných rokoch.

Od autora Karla Bočekého je známou monografia *Tatra včera a dnes*[72] a taktiež seriálová publikácia *Začalo to kočárom*[73], v ktorej sa Karel Bočeký zameriava na jednu z najdôležitejších osôb spätú s históriou automobilky *Tatra*, Ing. Hansa Ledwinku. Autor sa zameriava hlavne na vykonštruovaný súdny proces, ktorý bol po roku 1948 proti jeho osobe vedený. V spojitosti s osobou a životom Ing. Hansa Ledwinku je dôležitou aj štúdia rakúskej autorskej dvojice Egona Albecka a Hansa Sepera[74], ktorá mapuje Ledwinkovo pôsobenie a prínosy pre automobilku *Tatra*. Od autora Miroslava Gomolu sú to práce *Automobily Tatra: Luxusní vozy z Kopřivnice (1920 - 1940)*[75] a *Automobily Tatra: Aerodynamické vozy z Kopřivnice*[76]. Autor Jan Tuček sa vo svojich monotematických prácach zameriava na históriu modelov *Tatra 603*[77] a *Tatra 613*[78]. Dané práce však časovo nezapadajú do skúmaného obdobia. Jan Tuček sa zameriava okrem modelov automobilky *Tatra* aj automobily značky *Škoda*. Práce sú taktiež vyhradené monotematicky. Okrajovo sa zaoberá aj automobilmi bývalého východného bloku. Od autora Martina Janíka je známa hlavne práca *Osobní a sportovní automobily Tatra a NW*. Autor v nej spracováva komplexnú históriu osobných automobilov *Tatra* a účasť v oblasti automobilového športu[79].

Historiografiu, mapujúcu vývoj automobilky *Škoda Mladá Boleslav* reprezentujú hlavne autori Petr Kožíšek a Jan Králík s dvojjazyčnou prácou *L&K, Škoda*[80], autorská dvojica Alois a Ondřej Pavlůšek a ich monografie *Škoda*[81], *Sportovní a závodní automobily L&K a Škoda (1905 - 1965)*[82] a *Sportovní*

a *závodní automobily L&K a Škoda (1965 - současnost)*[83] a Lukáš Nachtmann, ktorý sa zaoberá hlavne utajenými projektmi automobilky Škoda[84].

Históriou automobiliek *Aero, Praga, Walter, Wikov, Brněnská Zbrojovka* a históriou automobilov značky *Jawa* sa zaoberajú autori, ako napr. Karel Jičínský, v práci *Automobily Aero a jejich doba*[85] a autori Hubert Procházka, a Jan Martof vo svojich prácach *Praga*[86] a v práci *Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikov, „Z“ (1905 - 1946)*[87]. Monografiou mapujúcou osobitne históriu automobilky „Z“, teda Brněnská zbrojovka, je práca od dvojice zberateľov a reštaurátorov automobilov tejto značky, Petra Cicibucha a Jana Popelku, *S písmenem Z na chladiči*[88].

V rámci monotematických prác z oblasti československej automobilovej historiografie vystupujú tiež monografie, ktoré mapujú históriu, pôsobenie a činnosť súkromných karosárskych firiem na území CSR.

Rekonštruovať históriu československých súkromných karosární je však problematické, nakoľko po roku 1948 bola ich väčšina zlikvidovaná a zlomok z nich, pričom sa jednalo o najvýraznejšie pôsobiace karosárne, splynul do národného podniku *Karosa Vysoké Mýto*. Záznamy o menších karosárňach sú buď neúplné, rozptýlené, alebo vôbec neexistujú[89]. Vydané monografie mapujú zväčša činnosť vybraných najznámejších československých karosární. Tejto problematike sa venujú hlavne autori Jan Černý, v prácach *Automobily Tatra s karoseriemi Sodomka*[90] a *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka*[91], Jan Králík v prácach *Karosář Oldřich Uhlík*[92] a *Karoserie Petera*[93], Martin Štěpán v spolupráci s Janom Černým v práci *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*[94] a Jan Tulis v práci *J. Sodomka, pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*[95].

Osobitnú skupinu automobilovej historiografie predstavujú bibliografické súpisy. Zo slovenského prostredia je známa bibliografická práca *Pramene k dejinám výroby cestných motorových vozidiel na území Československa*, od autora Mariána Šumana-Hreblaya.

Práca predstavuje bibliografický súpis pramenného materiálu k dejinám československého automobilizmu vydaného v časovom rozsahu od roku 1815 do roku 1965. Obsahuje 104 záznamov k všeobecným publikáciám, 1875 záznamov k jednotlivým značkám osobných a úžitkových vozidiel, 788 záznamov k jednotlivým motocyklovým značkám a 543 záznamov k jednotlivým karosárňam[96].

Materiál je zatriedený do skupín podľa jednotlivých automobilových a motocyklových značiek. Jedná sa o monografie, technické príručky, propagačný materiál a tiež o rôzne dobové periodiká.

Ako doplnkový zdroj informácií možno označiť aj rôzne domáce a zahraničné odborné periodiká zaoberajúce sa históriou motorizmu. Zo slovenského prostredia je to periodikum *Veterán Sk*, z českého sú to periodiká *Tip oldimer*, alebo *Motor Journal*. Zo skupiny zahraničných periodík je to napr. nemecký *Oldtimer Markt*, alebo *Motor-Klassic*. Britské periodiká zastupuje periodikum *Classic cars magazine*.

Aj napriek početným problémom, ktoré sprevádzali vznik a vývoj československého automobilizmu v sledovanom období, vyvstala v tejto oblasti v Československu pomerne silná tradícia, ktorá sa odzrkadľuje osobitne aj v stave historiografického spracovania danej problematiky. Z dôvodu koncentrácie automobilovej produkcie výlučne na územie Českých krajín je pochopiteľné, že v rámci výskumu československej automobilovej histórie, jednoznačne dominuje česká historiografia. Väčšina týchto prác však sprostredkováva automobilovú históriu výlučne z technicko-historického hľadiska. Práce podčiarkujúce sociálny rozmer problematiky nie sú ani v českej historiografii početne zastúpené. Slovenská historiografia v oblasti výskumu domácej automobilovej histórie výrazne zaostáva, čo vyplýva hlavne z absencie domáceho automobilového priemyslu, ako aj z početných faktorov, ktoré rozvoj automobilizmu na území Slovenska značne brzdili.

Ako v priestore českej, tak o to výraznejšie v priestore slovenskej historiografie sa tak črtá priestor pre možnosti výskumu automobilovej histórie, so zameraním práve na jej sociálny rozmer.

Czechoslovak automotive history in 1918 - 1948 and their economical, technical, culturological and sociological aspects in the Czech and Slovak historiography

This contribution is oriented on map and analyse the aspect of knowledge and treating the problematic of Czechoslovak motorism in the epoch since 1918 till 1948.

Content of the contribution involves the reflection of concrete problematic in Czech and Slovak historiography of economic and social history, as well as analyse of freestanding Czech and Slovak

automobile, traffic and technical historiography.

Within the ambit of economic and social history historiography analyse, the content is also oriented on tracing up the interconnections of particular elements and coherences between these concrete given districts and automobile district.

In consideration of the explicitly historiographical externalization of the contribution, the contribution does not analyse the source basis of Czechoslovak motorism problematic research like archive files either printed source material.

[1] EFMERTO VÁ, Marcela. *České země v letech 1848 - 1918*. Praha : Libri, 1998.

[2] EFMERTO VÁ, M. *České země v letech 1848 - 1918...*, s. 145.

[3] EFMERTO VÁ, M. *České země v letech 1848 - 1918...*, s. 175.

[4] Theodor von Liebig patril k vášnivým propagátorom rodiaceho sa automobilizmu v Habsburskej monarchii a považuje sa za prvého automobilistu na území Čiech. Vlastnil prvý oficiálne zaregistrovaný automobil v Rakúsko-Uhorsku, *Benz Victoria*. Vďaka kontaktom so spomenutým Karlom Benzom, a tiež s riaditeľom kopřivnickej fabriky NW, Hugom Fischerom von Rösselschammom, sa zaslúžil aj o vyrobenie prvého automobilu na území Českých krajín, *NW Präsident*, ktorý opustil bránu fabriky v roku 1897.

[5] LACINA, Vlastislav. *Formování československé ekonomiky, 1918 - 1923*. Praha : Academia, 1990.

[6] Automobiloví historici spomínajú záznamy, resp. správy o existencii kuriózných spolkov, ktoré združovali nepriateľov automobilizmu. Napr. jeden z prvých spolkov s daným zameraním vznikol podľa automobilového historika, Adolfa Kubu v Paríži v roku 1902, pod názvom *Liga proti nadmerným rýchlostiam automobilov*.

[7] KUBA, Adolf. *Jak přišli koně pod kapotu*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1988, s. 63.

[8] ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality*. Praha : Karolinum, 2008.

[9] *Statistická příručka Republiky Československé 1*. Praha : Národní úřad statistický, 1920, s. 66-67.

[10] ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality...* .

[11] ŠTEMBERK, J. *Fenomén cestovního ruchu. Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*. Praha : Nová tiskárna Pelhřimov, 2009.

[12] HOZÁK, Jan. Zrození motorismu a jeho charakter ve vztahu k cestování. In: *Česty a cestování v životě společnosti. Sborník příspěvků z konference konané 6.-8. septembra 1994 v Ústí N. Labem*. Ústí N. Labem, 1997, s. 477.

[13] ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality*, s. 14.

[14] *Statistická příručka Republiky Československé 1*, s. 67.

[15] TIBENSKÝ, Ján. *Dejiny vedy a techniky na Slovensku*. Martin : Osveta, 1979, s. 253.

[16] *Statistická příručka Republiky Československé 2*. Praha : Státní úřad statistický, 1925, 493 str.

[17] BUBLINCOVÁ, Bohuslava - VRANOVÁ, Jana. *Bratislavské priority, maximá, kuriozity*. Bratislava : Bratislavská informačná a propagačná služba, 1987, s. 123.

[18] SZABÓ, Ivan. *Zabudnuté volanty. Zaujímavosti o počiatkoch motorizmu u nás*. Ružomberok : Epos, 2002, s. 21.

[19] Správa „*Prvý automobil v Košiciach*“, informuje o ceste grófa Gejzu Andrásyho zo Sečoviec do Košíc, ktorá trvala 1,5 hodiny. Účelom cesty bola návšteva rodinného sídla. Správa informuje aj o defekte na pneumatike, ktorý si gróf dal opraviť, a ešte v ten deň podnikol spätnú cestu. O aký typ automobilu šlo, správa neuvádza. *Kaschauer Zeitung*, 9. 10. 1900, č. 116, roč. 62. Das erste Automobil in Kaschau.

[20] Problematikou menovej odľuky sa zaoberá aj Antonín Klimek v práci *Vítejte v první republice*. KLIMEK, Antonín. *Vítejte v první republice*, Praha : Havran, 2003.

[21] Mimo práce *Formování československé ekonomiky, 1918 - 1923*, je od Vlastislava Lacinu, korešpondujúcou a zároveň nadväzujúcou, práca *Zlatá éra československého hospodárství, 1918 - 1929*. LACINA, Vlastislav. *Zlatá éra československého hospodárství, 1918 - 1929*. Praha : Historický ústav AV ČR, 2000.

[22] Nesseldorfer Wagenbau Gessellschaft.

[23] JANÍK, Martin. *Tatra, osobní a sportovní automobily Tatra a NW*. Brno : Computer press, 2008.

[24] JAKUBEC, Ivan. Výroba automobilů jako výroba rychlosti, Firma Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. In: BLÜMLOVÁ, Dagmar - RAUCHOVÁ, Jitka a kol. *Čas rychlých kol a křídel aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin přelomu 19. a 20. století*, České Budějovice : Jihočeská Univerzita v Českých Budějovicích, Filozofická fakulta, Historický ústav, 2008, s. 148-181.

[25] PRŮCHA, Václav, a kol. *Hospodářské a sociální dějiny Československa, 1918-1992, 1. Díl, období 1918 - 1945*, Brno : Nakladatelství Doplněk, 2004, s. 101.

[26] ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajištění reality...*str. 16 .

[27] KUBA, Adolf. *Atlas našich automobilů 2. (1914 - 1928)*, Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.

[28] SEKANINA, Milan. *Kdy nám bylo nejhůře, hospodářská krize 30. let 20. století v Československu*, Praha : Libri, 2004.

[29] *Laurin & Klement uskutočnila fúziu so Škodovými závodmi v Plzni, Tatra s Ringhofferovými závodmi a Praga s ČKD*.

[30] DIESTLER, Radek. *Příběh zapomenutého průmyslníka, život a doba Karla Loewensteina, generálního ředitele Škodových závodů*. Praha : Grada Publishing, 2010, s. 35.

- [31] TEICHOVÁ, Alice. *Wirtschaftsgeschichte der Tschechoslowakei 1918 - 1980*. Wien : Böhlau Verlag Gesellschaft, 1988, s. 44.
- [32] PRŮCHA, V. *Hospodářské a sociální dějiny Československa, 1918 - 1992...*, s. 285.
- [33] KLIMEK, A. *Velké dějiny zemí Koruny české, Zv. XIII, 1918 - 1929*. Praha : Paseka, 2000, s. 492.
- [34] KLIMEK, A. *Velké dějiny zemí Koruny české, Zv. XIV, 1929 - 1938*. Praha : Paseka, 2002.
- [35] KUKLÍK, Jan - GERBHART, Jan. *Velké dějiny zemí Koruny české, Zv. XV, 1938-1945*. Praha : Paseka, 2003.
- [36] KÁRNÍK, Zdeněk. *České země v éře První republiky (1918 - 1939), 1. díl: Vznik, budování a zlatá éra republiky (1918 - 1929)*. Praha : Libri, 2000. KÁRNÍK, Z. *České země v éře První republiky (1918 - 1939), 2. díl: Československo a české země v krizi a ohrožení (1930 - 1935)*. Praha : Libri, 2002. KÁRNÍK, Z. *České země v éře První republiky (1918 - 1939), 3. díl: O přežití a o život (1936 - 1938)*. Praha : Libri, 2003.
- [37] GERŠLOVÁ, Jana - SEKANINA, Milan. *Lexikon našich hospodářských dějin, 19. a 20. století v politických a společenských souvislostech*. Praha : Libri, 2003.
- [38] HLAVAČKA, Milan. Fenomén času ve zrychlené době. In: BLŮMLOVÁ, Dagmar - RAUCHOVÁ, Jitka. *Čas rychlých kol a křídel, aneb mezi Laurinem a Kašparem. Kapitoly z kulturních dějin přelomu 19. a 20. století*. České Budějovice : Jihočeská Univerzita v Českých Budějovicích, Filozofická fakulta, Historický ústav, 2008, s. 5-19.
- [39] JAKUBEC, Ivan. Výrobní automobilů, jako výrobní rychlosti. Firma Laurin & Klement v Mladé Boleslavi. In: BLŮMLOVÁ, D. - RAUCHOVÁ, J. *Čas rychlých kol a křídel...*, s. 141-181.
- [40] SABOL, Miroslav. 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, 2009, s. 59-73.
- [41] HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v Českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha : Academia, 1990.
- [42] ŠTEMBERK, J. *Automobilista v zajetí reality...* str. 9.
- [43] ŠTEMBERK, J. *Fenomén cestovního ruchu...*, s. 128.
- [44] Ako už bolo naznačené, územie Slovenska kvantitatívne zaostávalo, z dôvodu vyššie menovaných faktorov.
- [45] Túto skutočnosť dokladá aj výzva centrálného Autoklubu Republiky Československé z 29. 5. 1929, adresovaná ostatným združeniam organizovaného motorizmu pôsobiacich na území ČSR o zaslanie materiálov týkajúcich sa mesta ich pôsobnosti a jeho okolia za účelom vyhotovenia automobilového sprievodcu.

Archív mesta Košice (ďalej AMK), fond (ďalej f.) Magistrát mesta Košice (1923 - 1938), škatuľa (ďalej š.)

100, Autoklub Košice, číslo spisu (ďalej č. sp.) 12128.

[46] ŠTEMBERK, J. *Fenomén cestovného ruchu...*, s. 140.

[47] SZABÓ, Ivan. *Zabudnuté volanty, zaujímavosti o počiatkoch motorizmu u nás*. Ružomberok : Epos, 2002.

[48] SZABÓ, I. *Zabudnuté volanty...*, s. 33-52.

[49] Slovenský národný archív (ďalej SNA), f. Policajné riaditeľstvo, š. 122, Motorklub Bratislava, inventárne číslo (ďalej i. č.) 122/86.

[50] SNA v Bratislave, f. Policajné riaditeľstvo, š. 132, Autoklub Republiky Československé, sekretariát Bratislava.

[51] Archív mesta Košíc, f. Magistrát mesta Košice (1923 - 1938), š. 100, Autoklub Košice.

[52] GULA, Vladimír - HAUBELT, Josef - JAKUBEC, Ivan. *Texty k dějinám techniky 1*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, Státní pedagogické nakladatelství, 1989.

[53] TIBENSKÝ, Ján. *Dejiny vedy a techniky na Slovensku*. Martin : Osveta, 1979.

[54] TIBENSKÝ, J. *Dejiny vedy a techniky na Slovensku...*, s. 253.

[55] KUBA Adolf. *Automobil v srdci Evropy*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1986.

[56] KUBA, A. *Atlas našich automobilů 1...*, s. 5.

[57] VAJDA, Stephan. *Felix Austria, Eine Geschichte Österreichs*. Wien, Heidelberg : Verlag Carl Ueberreuter, 1980, s. 522-523.

[58] KUBA, A. *Atlas našich automobilů 1...*, s. 8.

[59] KUBA, A. *Atlas našich automobilů 2...*, s. 7.

[60] KUBA, A. *Atlas našich automobilů 2...*, s. 7.

[61] KUBA, Adolf - SPREMO, Milan. *Atlas našich automobilů 3 (1929 - 1936)*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1989.

[62] SPREMO, Milan. *Atlas našich automobilů 4 (1937 - 1963)*. Praha : Nakladatelství dopravy a spojů, 1991.

[63] KRÁLÍK, Jan. *Když začal vonět benzin, obrázky z dějin motorismu v Českých zemích do roku 1918*. Praha : Milpo media, 2001.

[64] KRÁLÍK, Jan. *Století motorismu, Automobil v Českých zemích*. Brno : BVV, 2001.

[65] KRÁL, Zdeňek. *Století českého automobilu*. Praha : BB art s.r.o., 2010.

[66] *Veterán SK*. Roč. 5, č. 10/2010, Bratislava : Slovart Rekord, s. 6. ISSN 1336-8508.

[67] ŠUMAN-HREBLAY, Marián. *Encyklopedie automobilů, České a Slovenské automobily od roku 1815 do současnosti*. Brno : Computer Press, 2007. Marián Šuman-Hreblay sa okrem histórie osobného automobilizmu profesionálne venuje aj histórii nákladných automobilov, poľnohospodárskej techniky, motocyklov a špecifickým úpravám nákladných vozidiel, ako napr. hasičským vozidlám a pod. Taktiež sa venuje antikvariátnej činnosti s historickou aj súčasnou motoristickou literatúrou.

[68] McBETH, Graham. *Velký obrazový atlas automobilu*. Praha : Atria, 1985.

[69] ECKERMANN, Eric. *The world history of the automobile*. PA, Warrendale : SOAE, 2001.

[70] VERMEYLEN, Benard. *Autos aus dem Ostblock*. Bielefeld : Delius Klasing Verlag, 2010.

Daná práca však nekorešponduje so skúmaným obdobím. Spomenuli sme ju, pretože je jednou z mála zahraničných monografií z oblasti automobilovej historiografie, v ktorej je československému automobilizmu venovaná značná časť. Predpokladáme, že monografia *Automobily východného bloku*, vznikla v súlade s trendom v oblasti zberateľstva historických vozidiel, zameriavať sa práve na automobily z obdobia komunistickej éry.

[71] ROSENKRANZ, Karel. *Osobní automobily Tatra*. Kopřivnice : Tatra, 2007.

[72] BOCHECKÝ, Karel. *Tatra včera a dnes*. Ostrava : Montanex, 1997.

[73] BOCHECKÝ, Karel. Začalo to kočárem. In: *Moravskoslezský den*, 1992, č. 29/2.

[74] ALBECK, Egon - SEPER, Hans. Dr. Tech. Ing. Hans Ledwinka, Ein Pionier des Automobilbaues. In: *Blätter für Technikgeschichte*. Wien : Springer Verlag, 1961.

[75] GOMOLA, Miroslav. *Automobily Tatra: Luxusní vozy z Kopřivnice (1920 - 1940)*. Brno : AGM CZ, 1998.

[76] GOMOLA, Miroslav. *Automobily Tatra: Aerodynamické vozy z Kopřivnice*. Brno : AGM CZ, 2000.

[77] TUČEK, Jan. *Tatra 603, Historie, vývoj, přestavby, sport*. Praha : Grada Publishing, 2005.

[78] TUČEK, Jan. *Tatra 613, Historie, vývoj, technika, sport*, Praha : Grada Publishing, 2010.

[79] JANÍK, Martin: *Osobní a sportovní automobily Tatra a NW*. Brno : Computer Press, 2008.

[80] KOŽÍŠEK, Petr - KRÁLÍK, Jan. *L&K, Škoda 1. Díl: Cesta vzhůru (1895 - 1945)*. Moto Public, 2001.

KOŽÍŠEK, Petr - KRÁLÍK, Jan. *L&K, Škoda 2. Díl: Let okřídleného šípu (1945 - 2003)*. Moto Public, 2004.

[81] PAVLŮSEK, Alois - PAVLŮSEK, Ondřej. *Škoda*. Brno : Computer Press, 2004.

[82] PAVLŮSEK, Alois - PAVLŮSEK, Ondřej. *Sportovní a závodní automobily L&K a Škoda (1905 - 1965)*. Brno : Computer press, 2007.

[83] PAVLŮSEK, Alois - PAVLŮSEK, Ondřej. *Sportovní a závodní automobily L&K a Škoda (1965 - současnost)*. Brno : Computer press, 2008.

[84] CEDRYCH, Mário - NACHMANN, Lukáš. *Škoda, auta známá i neznámá*. Praha : Grada Publishing, 2003.

[85] JIČINSKÝ, Karel. *Automobily Aero a jejich doba*. Brno : Moto Journal, 2001.

[86] PROCHÁZKA, Hubert - MARTOF, Jan. *Praga*. Brno: Computer Press, 2007.

[87] PROCHÁZKA, Hubert - MARTOF, Jan. *Automobily Aero, Jawa, Walter, Wikov, „Z“ (1905 - 1946)*. Brno : Computer Press, 2009.

[88] CICIBUCH, Petr - POPELKA, Jan. *S písmenem Z na chladiči*. Praha : UNIUM, 1999.

[89] Bibliografický súpis *Pramene k dejinám výroby cestných motorových vozidiel na území Československa* od Mariána Šumana-Hreblaya, uvádza počet 309-tich súkromných karosárskych firiem pôsobiacich na území medzivojnovéj ČSR. K tomuto číselnému údaju je však nutné pristupovať kriticky, nakoľko nerozlišuje karosárske firmy v pravom zmysle slova od malých živnostenských podnikov, špecializujúcich sa napr. na opravy karosérií, alebo ich drobné úpravy.

[90] ČERNÝ, Jan. *Automobily Tatra s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto : Regionální muzeum ve Vysokém Mýte, 2007.

[91] ČERNÝ, J. *Automobily Aero s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto : Regionální muzeum ve Vysokém Mýte, 2007.

[92] KRÁLÍK, Jan. *Karosář Oldřich Uhlík*. Brno : Moto Journal, 2008.

[93] KRÁLÍK, Jan. *Karoserie Petera*. Brno: Moto Journal, 2008.

[94] ČERNÝ, Jan - ŠTĚPÁN, Martin. *Automobily Praga s karoseriemi Sodomka*. Vysoké Mýto : Regionální muzeum ve Vysokém Mýte, 2009.

[95] TULIS, Jan. *J. Sodomka, pohled do historie firmy Sodomka a dalších československých karosáren*. Brno : Computer Press, 2010.

[96] ŠUMAN-HREBLAY, Marián. *Pramene k dejinám výroby cestných motorových vozidiel na území Československa v rokoch 1815 - 1965*. Liptovský Mikuláš: Autoantikvariát, 1991.