

Počiatky mototuristiky na Slovensku v prvej polovici 20. storočia

MIROSLAV SABOL*

The Beginnings of Motor-tourism in Slovakia in the First Half of the 20th Century

Abstract: A car belonged to the lifestyle of only a tiny minority of people in Slovakia after the establishment of Czechoslovakia. However, the number of car aficionados grew steadily during the interwar period. This development did not diminish even during WWI, although the majority of private cars were confiscated for the army. Car users were bound by several restrictions, which significantly limited their mobility. Even the services of professional drivers were hardly helpful. The road infrastructure was utterly inadequate. The main tourist destinations, as the most perspective trip destination for drivers, were not prepared for cars. As a result, instead of a relaxing event, the care drive was often a tiresome experience.

Keywords: drivers; tourism; history; leisure time; Slovakia

DOI: 10.14712/23363525.2020.9

Úvod

Prvé automobily na území dnešného Slovenska sa objavili začiatkom 20. storočia. Ich hlavnou devízou bola rýchlosť, kvalita a nákladovosť. Ak v predmetnom období cesta dostavníkom z Viedne do Bratislavy trvala v priemere 6 hodín, autom sa takáto vzdialenosť dala prejsť za tretinový čas a to bol argument aj pre tých najzarytejších skeptikov. Jazda kočiarom bola drahá, pomalá, nepohodlná a nevykonná. Aj napriek tomu trvalo však ešte dlhú dobu kým sa automobil na Slovensku stal plnohodnotným prepravným prostriedkom, akceptovala ho verejnosť a šoféri si mohli slobodne vychutnávať pocit z jazdy a spoznávať krajinu z poza volantú. Vlastniť automobil v predmetnom období bola výsada len úzkej skupiny nadšencov. Za všetko hovorí stav vozového parku na Slovensku po vzniku ČSR, ktorý predstavoval 143 motorových vozidiel. V medzivojnovom období začalo rýchlo pribúdať domácnosti, ktoré vlastnili automobil, ale aj napriek tomu verejná mienka nevytvárala podmienky, aby jazda automobilom bola pre majiteľov pôžitkom.¹

Našlo sa však pár osobnosti, ktorí pohyb autom po krajine podsúvali verejnosti len v pozitívnom svetle. „*Načo krotiť koňa v maštali, keď ich môžem mať skrotených niekoľkých pod kapotou.*“ To bol výrok bratislavského lekára prof. Karola Kocha, ktorý bol známi nie len svojim sanatóriom, ale aj ako veľký automobilový nadšenec, ktorý na

* PhDr. Miroslav Sabol, PhD., Historický ústav SAV, Klemensova 19, 814 99 Bratislava. E-mail: miroslav.sabol@savba.sk

¹ Hallon, Ľudovít [2012]. Hospodársky vývin po vzniku ČSR a v 20. rokoch. In: Ferenčuhová, Bohumila – Zemko, Milan. *V medzivojnovom Československu 1918–1939*. Bratislava: VEDA, s. 216; Kubáček, Jiří [2007]. *Dejiny železníc na území Slovenska*. Bratislava: ŽSR, s. 15; Štemberk, Jan [2013]. Cestovný ruch a česká spoločnosť na prelomu 19. a 20. storočia. *Historická sociologie* (1): 76.

Slovensku v 20. a 30. rokoch zorganizoval niekoľko dobrodružných ciest automobilmi nie len po Slovensku, ale aj po Európe.²

V prvej polovici 20. storočia na Slovensku však platilo heslo: *Aj keď si si zaobstaral automobil, neznamená to, že si budeš na ňom bezstarostne jazdiť*. Počiatky slovenského automobilizmu sú úzko prepojené s podnikateľmi a šľachtickými kruhmi. Bolo to dané vysokou cenou automobilu, ktorá sa pred prvou svetovou vojnou stávala pre príslušníkov stredných vrstiev nedosiahnuteľná. Jedným z prvých, kto začal popularizovať motorizmus na území Slovensku, bol gróf Maximilián Mária Hardegg, ktorého volali Miki. Po otcovi rakúsky šľachtic, po matke zo slávneho rodu Erdödy. Úzko bol spätý s mestami Hlohovec a Zlaté Moravce, kde podľa záznamov už ako pätnásťročný vlastnil motocykel a predvádzal na ňom akrobatické kúsky, ktorými desil miestne ženy, do takej miery, že sa žehnali, keď po hlavnej ulici prefrčal na vrčiacej mašine okolo nich veľkou rýchlosťou. Jedným z jeho akrobatických kúskov bola jazda beztoho aby sa držal volantu a niekedy sa postavil na motocykel a tak na ňom jazdil. Zúčastňoval sa pretekov na automobiloch, kde mal mnoho priateľov z českých šľachtických rodov, napr. Lobkowiczov, Kinských a iných.³

Automobil bol najprv aj v poňatí predmetných šľachticov chápaný ako prostriedok zábavy a športu. Jazda automobilom predstavovala zážitok a pocit dobrodružstva z rachoitiaceho a dymiaceho sa stroja. Ešte dlho pretrval pohľad pre množstvo prívržencov, že osobitným zážitkom je samotne zvezenie a ani nie tak dosiahnutie cieľa cesty. Verejnosť a ani odborné kruhy nepredpokladali jeho masový rozvoj, ktorý by následne spravil dopravnú revolúciu. Automobilizmu nebolo veľmi naklonená ani verejná mienka, ktorá videla v automobile prepychový prostriedok zábavy a rozptýlenie vyšších vrstiev, ktoré bežnému človeku prináša jedine škodu a nepríjemnosti. Tento názor sa objavoval v tlači a prevážil taktiež u zástupcov verejnej moci. Objavovali sa tiež správy, že dedinčania úmyselné vodičom ukazujú zlu cestu a výnimkou nebolo ani to, že na auta lietali kamene a blato z rúk dedinskej mládeže. Veď zrazená hus alebo sliepka bola citeľnou stratou a oblak zdvíhajúceho prachu dedinskej idyle tak isto nepridal.⁴

Obmedzenia motoristov

Pohľad na motoristov sa nezmenil ani vznikom nového štátu v roku 1918. Verejná mienka individuálnym motoristom bola ešte menej naklonená ako pred vojnou. Veľká časť vtedajšej československej verejnosti vnímala individua za volantom ako snahu povyšovať sa nad ostatných a odlišovať sa. Vlastniť motorové vozidlo bolo vnímané ako určitá výsada. Väčšina obyvateľstva hľadela na automobil ako na nedemokratický dopravný prostriedok, ktorý obyvateľom nového štátu nie je vlastný. Obyvateľstvo sa v zásade rozdelilo na chodcov a automobilistov, ktorí spolu začali viesť často krát nezmieriteľný boj. Chodec bol nepriateľom automobilistu a opačne. Väčšina šoférov vnímala ako prekážku v ich jazdení

² Slovenský národný archív (ďalej SNA), f. Policajne riaditeľstvo I. Bratislava (ďalej PR I. BA), k. 799, Medzinárodné motoristické podujatia.

³ SNA, f. Ministerstvo s plnou mocou pre správu Slovenska (ďalej MPS), k. 189, Sťažnosti na grofa Hardegga; Pozri bližšie: Hořejš, Miloš a kol. [2014]. *Jiří Kristián Lobkowicz. Aristokrat s duší závodníka*. Praha: Mladá fronta, 296 s.

⁴ Štemberk, Jan [2008]. *Automobilista v zajetí reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, s. 13; Štemberk, Jan [2010]. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum, s. 12.

pravé zo strany chodcov: „Velká nedisciplinovanost chodcov velmi obťažuje automobilistovi jazdu cez mesto. Menovite naše krásne dámy rady stoja na jazdnej dráhe a nedajú sa v rozhovore rušiť ani najenergetickejším trúbením. Ilustrovanými vyhláškami a pokutami dalo by sa obecnstvo veľmi dobre k dodržiavaniu dopravných pravidiel vychovať.“ Na druhej strane chodci vnímali motoristov takto: „Robia pri jazde mestom priamo pekelný hluk ako zo strojových pušiek. Svojimi bláznivými jazdami ohrozujú slušných ľudí a násilím rozmnožujú počet odporcov ich pekelných strojov.“⁵

Keď sa podarilo záujemcom stať sa konečne majiteľmi automobilov neznamenal to, že sa budú hneď na nich bezstarostne premávať. V prvej polovici 20. storočia jazda súkromným automobilom na slovenských cestách bola striktne regulovaná. Šesť mesiacov po vzniku ČSR bolo prijaté nariadenie č. 258/1919 zb., ktoré zakazovalo prevádzku súkromných automobilov. Nariadenie sa vzťahovalo aj na motocykle a trojkolky. Trest za porušenie tohto zákazu bol pomerne vysoký, až 5000 Kč pokuty alebo 6 týždňov väzenia. Zákaz jazdy osobnými automobilmi bol zrušený v roku 1921. K určite liberalizácii jász došlo až v 30. rokoch. Upravoval ich zákon o jazde motorových vozidiel č. 81/1935 zb. Veľké zmeny v doprave prinieslo až nové štátoprávne usporiadanie po vyhlásení autonómie v roku 1938. Značne sa obmedzilo cestovanie súkromným vozidlom. Tí šoféri ktorí nadávali na množstvo nariadení z prvej republiky, začali ČSR vznikom Slovenského štátu doslova velebiť. Majitelia automobilov sa začali deliť na rovných a rovnejších. Jazdiť samozrejme mohli, iba tí „rovnejší“. Od jari 1940 dochádza k tvrdej regulácii v cestnej doprave. Prepravu súkromným vozidlom, ktoré vlastnili rodiny, sa fakticky zastavila. Ministerstvo hospodárstva vydalo 15. marca 1940 vyhlášku, kde každý vlastník motorového vozidla alebo motocykla musel požiadať o *povolenie k jazde*. Tam musel zdôvodniť, na aký konkrétny účel bude používať motocykel alebo motorové vozidlo. Vyhláška doľahla na väčšinu vlastníkov motorových vozidiel. Nevzťahovala sa však na zahraničných turistov-automobilistov, tí boli na Slovensku vítaní. Aj medzi slovenskými šoférmi sa nachádzala „elita“, ktorú povolenie k jazde príliš neobmedzovalo. Povolenky sa vydávali hlavne štátnym zamestnancom a členom Hlinkovej slovenskej ľudovej strany (HSLS). Najviac registrovalo ministerstvo hospodárstva žiadosti od notárov a kňazov. Najčastejšie zamietnutie dostávali robotníci, murári, maliari atd., čiže nižšia vrstva, často krát s odôvodnením, že do práce môžu jazdiť aj na bicykli. Tí, ak vlastnili auta, mohli si ich doma tak akurát „leštiť“ a potom pokorne odovzdať vojenským úradom.⁶

Samozrejme našli sa individua, pre ktorých jazda bez povolenky bol doslova adrenalinový šport. Policajné riaditeľstvá v jednotlivých mestách doslova „poloľali“ na takýchto expertov. Strážnici pri zastavovaní motorových vozidiel v prvom rade rozhodovali, či cesta, ktorú realizuje kontrolovaný šofér je nevyhnutná alebo „luxusná“, to znamená pre vlastnú potrebu. V Bratislave, ale aj v iných väčších mestách boli niekoľkokrát do mesiaca policajné akcie zamerané na neodôvodnenie jász. Najväčší počet previnilcov bol pri rôznych športových areáloch, konkrétne v Bratislave pravidelne cez víkend, keď sa hrali futbalové zápasy Š. K. Bratislava bolo pri štadióne v priemere zaistených okolo dvadsať automobilov a motocyklov a ich majitelia boli obvinení z „luxusnej jász“. To znamenalo zadržanie

⁵ SNA, f. PR I. BA, k. 171, Z bratislavských ulíc.

⁶ Národný archív (ďalej NA), f. Ministerstvá vnútra (ďalej MV), k. 201, Povolenky na jazdu; Sabol, Miroslav [2015]. *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948(1950)*. Bratislava: Prodam, s. 128–129.

dopravného prostriedku aj na niekoľko týždňov podľa počtu priestupkov a postupne znižovanie pridelených pohonných hmôt na nasledujúce mesiace. Okrem športových areálov boli často autá kontrolované pri hoteloch, reštauráciách a rôznych oddychových zónach, ako parky, nábrežia a podobne. Všetky jazdy za oddychom, relaxom a výletmi boli považované za luxusné. V Bratislave sa najviac „relaxujúcich“ motoristov zgrupovalo v lokalite Železnej studničky (vtedajší najväčší park). Tam bol neustále zadržovaný aj najväčší počet áut, k čomu prispel hlavne minister vnútra Alexander Mach, ktorý do tejto oblasti sústavne posielal zvýšený počet policajných hliadok s takýmto odôvodnením:

Pri mojich prechádzkach s manželkou badám, že na Železnú studánku chodí mnoho majiteľov aut v sprievode dámskej ale aj v mužskej spoločnosti, z čoho je zrejme, že ide o výlety dotyčných pánov. Žiadam o prísne vyšetrovanie takýchto prípadov a súčasne žiadam, aby stráž postupovala prísne a urobila na každého trestné oznámenie v smysle vyhlášky číslo 248/41, podľa ktorej sú povolené cesty nutné a odôvodnené. [...] Ukladám veliteľom všetkých oddelení, aby podriadenej im stráži dôrazne pripomenuli, aby hliadky venovali premávkam takýmto motorovým vozidlám zvýšenú pozornosť. Javi sa odôvodnené podozrenie, že motorové vozidla premávajú len z dôvodu luxusu a pohodlia. K reštauráciám a kupalištiam akiste neboli vydané povolenie na odber benzínu. Dotyční majitelia aut nech sú okamžite zaistení.

V prudérnom slovenskom prostredí pánu ministrovi paradoxne nevadili prechádzky mužov „ruka v ruke“, ale či na ne dotyční používajú auta s povolením. Na druhej strane policajné zložky boli veľmi tolerantné k používaniu aut na návštevu kostolov, ktoré spadali pod nevyhnutné cesty.⁷

Bič na zahraničných motoristov

O nič lepšie na tom nebol ani zahraničný návštevník Slovenska. Motoristov ktorí chceli napr. bližšie spoznať hlavne mesto čakalo množstvo výdavkových pasci. Nariadenia sa zo strany úradov kopili, ceny pohonných hmôt spúťali, údržba aut sa zvyšovala a milí motoristi si museli stále hlbšie a hlbšie siahať do vrecka. Pre ilustráciu v 30. rokoch prišli radnice väčších miest s niektorými „geniálnymi nariadeniami, ako vytriasť z vrecka cudzinca devizy“ v popredí bola jednoznačné bratislavská radnica. Do Bratislavy začalo prichádzať množstvo turistov – automobilových zanietencov z Viedne, ktorí si chceli na pár hodín pozrieť mesto. Hneď na hranici ich však čakal „uvítací poplatok“ 40 korún za auto tzv. daň. Ak chceli prejsť z Petržalky do Starého mesta zaplatili 10 Kč mýtny poplatok za prejazd cez most. Pri vstupe do Starého mesta ešte zaplatili potravinovú daň 1,50 Kč aj napriek tomu, že nič neskonzumovali. Mnohí, ak počuli na hranici, že ich návšteva Bratislavy vyjde na 51,50 Kč za to, že pricestovali autom, tak sa radšej otočili a odfrčali k Neziderskému jazeru.⁸ Druhým excelentným nariadením, ktoré malo pravdepodobne za cieľ už úplnú likvidáciu cestovného ruchu v hlavnom meste, bolo nevpúšťať zahranične autobusy cez hranicu. Stalo sa tradíciou, že pomaly každú nedeľu smerovalo niekoľko autobusov s výletníkmi z Viedne, Budapešti do Bratislavy. Z ich návštev profitovalo predovšetkým hostinské

⁷ SNA, f. PR I. BA, k. 805, Hospodárenie pohonnými látkami – zvyšenie dozoru Veliteľstvo oddelenia unif. Policajnej stráže Bratislava I.

⁸ Ach ten cudzinecký ruch! [1931]. *Autojournal* (5): 7–8.

živnostníctvo. Bratislavská radnica však prišla na ideu prinútiť cudzincov vysadnúť zo svojich autobusov a prestúpiť do československých vozidiel z odôvodnením, aby sa viac využívali miestne autobusy. Samozrejme, že milí návštevníci sa nenechali rušiť v svojom pohodlí a s odôvodnením, že „cestovať s rebrinákmi nebu“ vymazali Bratislavu zo svojich kulinárskych destinácií. Motoristi boli hlavne rozčarovaní z mýtnych poplatkov cez prechod Dunaja. Pravidelne sa objavovali takéto články:

Skvelé vyzerajúci a tučné vykrmení vyberači mýtného sú na zlosť všetkým automobilistom páni situácie, zadržávajú automobily a vyberajú nemilosrdne mostný poplatok, toto stredoveké zariadenie. Všetky sťažnosti a žaloby a všetky náreky automobilových a obchodných kruhov boli márne. Nič sa nespravilo, aby toto zlo bolo odstránené a obchod a priemysel musí trpieť, ako motoristi pre mostné mýto sa vyhýbajú Bratislave a obyvatelia Petržalky sa neodvážia si kúpiť nové auto, lebo sa im to nevyplatí pre vysoké mostné mýto, ktoré by museli niekoľkokrát denne platiť. Ale nevedie sa lepšie ani ostatným motoristom, lebo aj tým sady v Petržalke zostávajú nedosiahnuteľným rajom. Každý motorista si rozmyslí, aby v Au-café alebo u Liberfingera (najvychýrenejšie podniky medzivojnovej a vojnovaj Bratislavy) obedoval o 11,50 korún drahšie, len pre mostné mýto, než v meste a aj každý cudzinec, ktorý má auto, radšej sa vzdá návštevy Petržalky nech aby sa dal na našom moste oškľabať.

Bol to bič nielen na motoristov, ale aj na celkový rozvoj cestovného ruchu v hlavnom meste.⁹

Cudzinci automobilisti sa takisto sťažovali na veľmi slabé služby motoristom a to hlavne v kúpeľných mestách. Trenčianske Teplice a Piešťany ešte koncom 30. rokov nedisponovali žiadnou autodielnou. Každé kúpeľne mesto malo jednu garáž pre automobilistov s kapacitou od 8 do 10 aut. Do kúpeľných miest však prišlo denne od 60 do 80 automobilov, ktoré chceli zaparkovať v garáži, ale už nebol dostatok miesta. Motoristi sa museli modliť, aby na Slovensku nedostali defekt. „*Pri defektoch pneumatík sa tu môže automobilista dožiť zázraku, aby našiel vulkanizujúci ústav,*“ ako sa sťažovali motoristi. Ani Bratislava na tom nebola o nič lepšie. Auta sa dali garážovať v hotely Carlton a v garážach Centrál s kapacitou 60 aut, čo na hlavné mesto bolo zúfalo málo.¹⁰

Motoristoch obmedzoval aj symbol Slovenska – ovce.

Na severnom Slovensku, v oblasti našich krásnych Tatier, ktoré vďaka medzinárodne obecnosť, udomácnili sa v poslednom čase ozajstne orientálne nespôsobi na hradskej cestách. Na hlavných dopravných tepnách stretáva sa tu človek so stádami oviec, ktoré sa po nich pohodlne prechádzajú a nútia automobilistov pomaly uháňať, lebo milí pastieri stád úmyselne nepočujú húkanie automobilov a znemožňujú im predbiehanie. Následok toho je, ak len automobilista nechce vraziť do stáda, že príde k určenému cieľu s oneskorením o jednu až dve hodiny. Toto bezohľadné počínanie si pastierov stád by si mali čelníci všimnúť, lebo je ozaj nepochopiteľne, prečo sa stáda neženu domov po vedľajšej alebo po vicinálnej ceste, alebo po hradskej. Súrna náprava bola by už v záujme cudzineckého ruchu žiaduca!¹¹

Nepokojnosť motoristov sa šírila aj na poli služieb. Na čerpacích staniách sa sťažovali na menší odber pohonných látok, za aký v reáli zaplatili. V princípe tankovanie na čerpacej stanici fungovalo mechanicky, to znamenalo, že palivová zmes sa najprv načerpala do odmerného valca, z ktorého časť pohonných látok mohla pretiecť naspäť do rezervoára.

⁹ SNA, f. PR I. BA, k. 805, Nešikovne povznesenie cudzineckého ruchu.

¹⁰ Nedostačujúci servis na slovenskom vidieku [1939]. *Autojournal* (7): 5; Jančura, Mikuláš [2017]. *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918–1938*. Košice: UPJŠ, s. 58.

¹¹ Sťažnosti zo severného Slovenska [1939]. *Autojournal* (8): 6.

Oficiálne sa tolerovala strata 0,2 l na 5 l. Všetko záviselo od nastavení a poctivosti predávajúceho. Čerpacie stanice Apollo I.G. Farben pod nemeckou kuratelou boli známe medzi motoristami tým, že straty paliva predstavovali pri nákupe až 0,5 l na 5 l pohonnej zmesi, čo predajcom vôbec nevadilo.¹²

Osobitnou kapitolou bol stav cestnej siete. Slovenské cesty neboli na nástup motorizmu pripravené a vyhovovali potrebám poľahovej dopravy. Prevažujúce štrkové vozovky pokryté pieskom sa v období dažďov menili v pruhy blata s vyjazdenými kolajami a v dobe sucha zase zneprijemňovali život šoférom i okoloidúcich oblaky prachu, ktoré sa dvíhali za prechádzajúcim autom. Už v medzivojnovom období bol zaužívaný termín „cesty ako na Balkáne“ jednalo sa o označenie nespevnených ciest s hlbokými jamami. Aj pri výstavbe asfaltových ulíc, ktoré boli nekvalitne zhotovené sa používalo slovné spojenie „balkánska primitívna technológia“.¹³

Mizerne služby v jednotlivých zariadeniach a odliv turistov

Záujem domácich i zahraničných návštevníkov Slovenska sa sústreďoval na kúpeľne mesta a na horské oblasti. Lenže oproti medzivojnovému obdobiu cestovnému ruchu v Slovenskom štáte ruže veľmi nekvitli. Napr. vedúci riaditeľstva pre cestovný ruch v Slovenskom štáte Eugen Fodor označil rok 1940 z hľadiska cestovného ruchu ako katastrofálny. Slovensko disponovalo v predmetnom období kapacitou 61 tisíc turistických lôžok. 30 tisíc v penziónoch, hoteloch, liečebných domov, sanatóriách a chatách. Na súkromí bolo k dispozícii 31 tisíc lôžok. Celoročne priemerná obsadenosť neprekročila hranicu 15 %. Jednalo sa o najhorší výsledok od roku 1918. Kým v roku 1936 v prvom roku po hospodárskej kríze bol obrat z cestovného ruchu na Slovensku 300 mil. Kč a počet návštevníkov dosiahol 625 tisíc. V roku 1940 príjmy z cestovného ruchu boli necelých 50 mil. Ks a počet návštevníkov 190 tisíc. Prudký úbytok hostí slovenské zariadenia pocítovali predovšetkým z Čiech (Protectorátu), kde oproti roku 1936 prišlo o 80 % menej rekreatantov. Tento stav vo veľkej miere spôsobila hlúpa nacionalistická politika režimu.¹⁴

Už po vyhlásení autonómie Slovenska v roku 1938 sa niektorí „hrdí Slováci“ vyznamenali tým, že nenápadne začali z turistických lokalít vyháňať Čechov, aj napriek tomu, že títo tvorili, až 90 % všetkej klientely, či už v kúpeľov alebo v horách. Prvými krôčikmi bola výmena českých turistických plagátov vo všetkých horách za slovenské.

Po prevrate (rozumej po vzniku ČSR) Česi na Slovensko prišli s určitým plánom: počesť celé Slovensko. A tak začali sa česť plnou parou slovenské úrady, školy, česť i úrodnú slovenskú zem (Čechom dávaly zbytkové majetky, českých legionárov kolonizovali na Slovensku atď.) a všetko čo sa len dalo. Že Slovensko však nepodľahlo tomuto škrteniu slovenčiny je zásluhou slov. ľudovej strany, ktorá bezohľadnému česťeniu sekla žilou. Dobrým príkladom je takzv. Klub Československých turistov (KČST), ktorý po útulniach postavených na slovenských horách, vyvešia úradne oznamy česky. Je to mierne rečeno, bezočivosť, keďže pláky tieto sa tlačia v Prahe za slovenské peniaze, totiž za príspevky turistov Slovákov, ako členov KČST. KČST, ktorý s inými českými inštitúciami paralelne pracuje na počesť Slovenska. Jeho program je totiž počesť slovenských hôr. Upozorňujeme dobroprajne predsedníctvo KČST, aby svojím tendencióznym

¹² SNA, PR I. BA, k. 1777, Kontrola Naftaspolu. Sťažnosti šoférov na okradanie púmp.

¹³ SNA, PR I. BA, k. 578, Sťažnosti šoférov na stav vozoviek; Nestačí cesty len budovať [1931]. *Autojournal* (6): 5.

¹⁴ SNA, f. Úrad predsedníctva vlády 1939–1945 (ďalej ÚPV), k. 104, Vládne nariadenie o cestovnom ruchu.

pokračovaním nedráždilo turistov Slovákov. My Slováci žiadame predovšetkým od KČST, aby rešpektoval našu reč, aby nám neposielal „Členský průkaz“, ale „Členskú preukážku“, aby dopisoval s odborními slovenskými po slovensky, aby nedal vyvešovať po našich útulniach úradné oznamy v češtine, slovom: aby nás turistov Slovákov neprerábal násilne na Čechov. Bratov turistov však snažne prosíme, kdekoľvek nájdú český plakát, alebo akékoľvek oznámenie KČST v češtine, aby ho odstránili a zamenili slovenským. Platí to i pre nápisy pri značkovanií ciest. My, ktorí sme takmer srástli s našimi slovenskými horami, musíme zachovať aj ich slovenský ráz a nedovoliť, aby sa Tatrám a horám našim vôbec nanucoval ráz český.¹⁵

Po rozpade Československa v roku 1939 bol príchod českých turistov z Protektorátu na začiatku sťažovaný a neskôr úplne znemožnený. Ešte v roku 1938 v tatranských chatách podľa národnosti tvorili s celkového počtu turistov až 92 % Česi, 7 % Poliaci a 1 % Slováci. Vyhláškou ministra vnútra z 13. septembra 1939 bola s okamžitou platnosťou zavedená všeobecná vízová povinnosť pre všetkých cudzincov, ktorí na územie Slovenského štátu vstupovali, vystupovali alebo cez neho prechádzali. To tiež turistickému ruchu nepomohlo. Až do vypuknutia vojny proti Sovietskemu zväzu sa Slovensko snažilo získať turistov predovšetkým s neutrálnych štátov, ktorým stanovilo úľavy pri udeľovaní kúpeľných víz, ale o návale turistov z týchto lokalít sa nedalo hovoriť. Od polovice roku 1941 sa situácia začala zlepšovať a začali dominovať v slovenských rekreačných zariadeniach hostia z Ríše. Menšia túžba po cestovaní u slovenských občanov, ktorí radšej podľa niektorých hotelierov „sedeli za pecou“ v porovnaní s modernizačne vyspelejšou českou populáciou nedokázala nahradiť výpadok Čechov v horách a kúpeľoch Slovenska, preto sa neskôr slovenskí podnikatelia začali orientovať na klientelu na Balkáne. Hlavne na „ideologický spriateleneé“ krajiny Chorvátsko, Bulharsko a Rumunsko. Lenže prisľuby davového turizmu smerom na Slovensko z týchto krajín boli len hmlisté.¹⁶

Keď už konečne začali turisti prichádzať prekážkou rozvoja cestovného ruchu sa stala nízka kvalita služieb a nedostatočná ubytovacia kapacita. Ako bonus bolo pre turistov žobrajúce obyvateľstvo. Kde sa pohli tam za sebou mali tlupu žobrajúcich – hlavne detí. Žobranie síce bolo trestane, ale stále sa našli jedinci, ktorým sa darilo dostať akú takú almužnu od turistov. Veľký problém riešili zo žobrajúci (hlavne rómskym obyvateľstvom) v kúpeľných mestách a vo Vysokých Tatrách. „Nie je možno trpieť, aby do Tatier dochádzajúci hostia cudzinci a turisti boli na každom kroku obťažovaní otrhanými, nečistými a špinavými cigáňmi a ich deťmi, ktoré sa hádžu pod kolesa aut.“ Rómovia však boli veľmi vynaliezaví, keď ich naháňali žandári, tvárili sa, že robia turistom sprievodcov. Dokonca tvrdili, že Tatry poznajú lepšie ako niektorí domáci a keď turistom čo to ukážu zaslúžia si odmenu, to v žiadnom prípade podľa nich nebolo žobranie.¹⁷

Keď sa turisti zbavili domáccich „otravných sprievodcov“, veľkým problémom bolo najst kvalitné ubytovanie s adekvátnymi službami za prijateľnú cenu. Nie je potrebné zdôrazňovať, že milí podnikatelia veľmi radi aj niekoľko násobne všetko predražovali. Vo Vysokých Tatrách bolo k dispozícii 6900 lôžok vrátane rekreačných a liečebných podnikov. Stavalo sa bežne, že od roku 1942 kedy začali vo väčšej miere prichádzať turisti si v Tatrách nedokázali zabezpečiť ubytovanie. Nízke Tatry s rozlohou 2000 km² mali ojedinele ubytovacie

¹⁵ SNA, f. MPS, k. 176, Už češtia aj naše hory!

¹⁶ SNA, f. Úrad predsedníctva vlády 1939–1945 (ďalej ÚPV), k. 104, Vládne nariadenie o cestovnom ruchu.

¹⁷ Štátny archív Prešov, pracovisko Poprad (ďalej ŠAPO-PP), f. Okresný úrad Poprad, k.116, Ciganska otázka a cudzinecký ruch.

zariadenia s kapacitou 800 lôžok. Najkrajšie oblasti Slovenska Roháče a Liptovské Hole disponovali dvoma primitívnymi ubytovacími zariadeniami. Slovenský raj mal jednu nocľaháreň, ktorá bola zriadená na ubytovanie robotníkov majúcich stavať chatu, ku ktorej sa neprikročilo ani do konca roku 1945. Eugen Fodor, vedúci riaditeľstva pre cestovný ruch skonštatoval, že „výletníci budú mať väčší komfort, keď sa uložia na noc v maštali alebo v stodole, ako v niektorých našich penziónoch. Takýto podnikatelia v cestovnom ruchu len odpudzujú lietajúcich turistov a kazia dobre meno Slovensku.“ Pre porovnanie len samotne Krkonoše v Protektoráte disponovali kapacitou 30 tisíc turistických lôžok, bolo to dvakrát viac než celá ubytovacia kapacita v turistických ubytovniach a hoteloch na Slovensku. Karlové Vary mali kapacitu 12 tisíc lôžok, Mariánské Lázně 6 tisíc lôžok a v susedstve Vysokých Tatier Zakopané v Poľsku 35 tisíc lôžok. A tak by sa dalo pokračovať ďalej.¹⁸

Ak si turisti zabezpečili ubytovanie, vždy sa našlo niečo čo im „spríjemnilo“ pobyt hlavne v oblasti služieb. Gejza Medrický minister hospodárstva na zasadnutí vlády niekoľkokrát opakovane predkladal sťažnosti, nemeckých turistov, ktorí upozorňovali na neochotu a nevšímavosť hotelového personálu v Tatrách, Bratislave, Banskej Bystrice atď. Na Slovensku ich nečakalo žiadne privítania, otvorenie dvier na aute a vynesenie batožiny z auta:

Pôsobí veľmi špatne aj na najnenáročnejšieho hosťa, keď pri vstupe do hotelovej haly uvidíme znechutené tváre vrátnika, nosiča, boya, ktorí musia kvôli nejakému hostovi odložiť noviny, ktoré zahlbene čítali, alebo prerušiť rozhovor s chyžnou alebo slúžkou. Často unavení hostia museli dlho čakať, kým vrátnik dočíta športovú rubriku. A hosť musí konečne považovať za milosť keď sa k nemu prihovorí.

Ironicky sa to dávalo za vinu šéfovi Úradu propagandy Tidovi J. Gašparovi, ktorý neustále nabádal obyvateľstvo, aby počúvalo rozhlas a čítalo dennú tlač. Jeho propaganda, ako bolo vidieť mala pozitívnu odozvu medzi obyvateľstvom.¹⁹

Slovak nikdy nebude behať s batohom po horách

Aby vládny režim zastavil úpadok turistických stredísk, hlavne kúpeľných miest začal aktivovať domáce obyvateľstvo. Slovenský snem prijal na podnet Ministerstva hospodárstva zákon o cestovnom ruchu, ktorý kládol predovšetkým dôraz na dôslednú propagáciu turistických destinácií. Na základe predmetného zákona bolo zriadené pri ministerstve hospodárstva Riaditeľstvo pre cestovný ruch. To vytváralo nielen v mestách, ale aj v obciach, ktoré boli turistický zaujímavé tzv. miestne zbory pre cestovný ruch. Ich úlohou bolo propagovať miestny obvod prichádzajúcim turistom a to prostredníctvom letákov, ale aj iných informačných a propagačných foriem. Zákon obsahoval dokonca aj vysoké finančné sankcie, pre tých občanov, ktorý by akýmkoľvek spôsobom marili propagáciu cestovného ruchu. Napr. len za odstránenie turistických značiek aj na súkromných pozemkoch hrozila previnilcom pokuta 5000 Ks. Stávalo sa bežne, že miestne obyvateľstvo otáčalo značky, alebo ukazovalo naschvál zlým smerom, aby patrične „spríjemnilo“ pobyt

¹⁸ SNA, f. PR I. BA, k. 805, Nešikovne povznesenie cudzineckého ruchu.

¹⁹ Štátny archív Žilina so sídlom v Bytči, pracovisko Archív Liptovský Mikuláš (ďalej ŠA ZA-LM), f. KSTL Ružomberok, k. 2, Ponosy nemeckých turistov.

otravným turistom v tom ktorom regióne. Dohľad nad miestnymi zbormi cestovného ruchu mala strešná organizácia pre cestovný ruch *Slovakotour* (*Slovenská rada pre cestovný ruch*) so sídlom v Bratislave. Okrem centrály mal *Slovakotour* oblastne kancelárie v Žiline, Banskej Bystrici a Novom Smokovci. Činnosť kancelárie bola financovaná výhradne zo štátneho rozpočtu príspevky členov činili približne 3 % celkového rozpočtu.²⁰ *Slovakotour* presadzoval hlavne ubytovanie na súkromí. To využili niektorí podnikavci. V cestovnom ruchu začali podnikáť ľudia, ktorí tomu absolútne nerozumeli. Svedčí o tom aj výpoveď gazdu z Dolného Kubína pred žandármi, ktorý na svojom gazdovstve ubytoval turistov z Bratislavy.

To že ich mam ubytovať mi poradili pán velebný [...] už od začiatku, keď prišli bola s nimi oštara. Nepáčila sa im posteľ, aj napriek tomu že som im vysvetlil, že u nás sa periny prezliekajú raz za mesiac, aj tak to nechceli pochopiť. Potom im smrdelo z hnojiska. Sťažovali sa, že ich je vidieť zo záchoda na celú dedinu, lebo že tam nemám dosky a padá im dážď na hlavu pre deravú strechu. Na raňajky im smrdel chlieb za cibulou, aj keď som im vysvetlil, že predtým som tým nožom síce cibuľu krájal, ale aj ho umyl. Tak isto im zapáchalo maslo. O našej izbe povedali, že ta luhovu vodu ešte nevidela. Tie ponosí ma tak dopálili, že najprv som im po papuli dal a potom z domu bičom vyplieskal [...]. Nechcem ja viacej takých panských výletníkov z Bratislavy.²¹

Zlomiť domáce obyvateľstvo, ktoré by začalo holdovať turistike a relaxovať v kúpeľných mestách sa však vládnucemu režimu nedarilo. Vznikla nová turistická organizácia *Klub slovenských turistov a lyžiarov* (*KSTL*), ktorá nahradila federálny KČST. Členská základňa však bola mizivá. V Bratislave pred vojnou bolo v KČST 1400 členov v novej organizácii sa ich zaregistrovalo ani nie 100. Vedenie *KSTL* situáciu charakterizovalo takto:

Naše slovenské časopisy i rozhlas stále nabádajú slovenské obecnstvo, aby podporovalo turistický ruch. V našom *KSTL* v Bratislave však nebudeme, že by si bratislavské slovenské obecnstvo túto výzvu vzalo k srdcu. Keď odišli Česi z Bratislavy právom sme očakávali, že sa nám prihlásia slovenskí turisti, veď prišlo do Bratislavy na stá úradníkov zo všetkých kútov Slovenska, že slovenským slovom a slovenským spevom sa budú ozývať naše Malé Karpaty. Je však zriedkavosť stretnúť v Malých Karpatoch turistu-Slováka. A preca pobyt v prírode najväčšmi upevňuje zdravie, nervy, v prírode sa osvieži každý a nadobúda novej chuti k práci i k životu. Práve úradníctvo by v prvej rade malo chodiť do prírody, veď už zo zdravotného stanoviska, najmä pri zvýšených povinnostiach v úrade potrebuje odpočinku telesného i duševného, ktoré nájde najskôr v prírode. V prírode, poznávaním, bližšieho i vzdialenejšieho okolia rastie i láska k vlasti, lebo ten miluje svoju vlasť najväčšmi, kto ju aj pozná. Naše úradníctvo však pečlivo a radšej objavuje zákutia krčmové a nie prírodné.

Dokonca aj sám predseda vlády Vojtech Tuka bol pohoršený ľahostajnosťou Slovákov k turistike keď skonštatoval: „Cudzinci často lepšie poznajú Slovensko, ako my Slováci. Často som obdivoval istého Čecha, ktorý poznal každý turistický chodníček na Slovensku, zatiaľ čo Slovák ako červík sedí doma.“²²

Na druhej strane tu bola skupina ľudí, ktorá bola oddaná turizmu bez ohľadu či tu prebiehala nejaká vojna. *KSTL* v Banskej Bystrici zorganizoval výletno-brigadnícku výpravu

²⁰ SNA, f. Úrad predsedníctva vlády 1939–1945 (ďalej ÚPV), k. 104, Vládne nariadenie o cestovnom ruchu; Jakubec, Ivan – Štemberk, Jan [2018]. *Cestovný ruch pod dohľadom Tretí riše*. Praha: Karolinum, s. 65.

²¹ ŠA ZA-LM, f. *KSTL* Ružomberok, k. 1, Ubytovanie po domoch.

²² SNA, f. Ministerstvo hospodárstva (ďalej MH), k. 176, *KSTL* výzva na členský vstup.

na Heřmanovú chatu v Smrekovici pri Liptovskej Osade. Išlo o bratskú pomoc KSTL v Ružomberku, dokonca si pojednali autobus. Nič na predmetnom výlete, alebo brigáde by nebolo podivne, ak by sa celá akcia neorganizovala 28. augusta 1944, teda deň pred vypuknutím Slovenského národného povstania. Výletníkom evidentne neprekážali hory plne vojakov. Chata sa rekonštruovala od roku 1942 a postupne ju ružomerská pobočka KSTL, ktorá bola jej správcom zveľaďovala podľa finančných možností. Brigádnický a finančne prispeli k výstavbe chaty aj pobočka KSTL v Banskej Bystrici. Koncom augusta 1944 realizovali už len dokončovacie práce v okolí chaty. Ani nie o mesiac bola chata vyrabovaná.²³

Začala prevkítať aj tzv. politická turistika. Tu organizovali mladý henlainovci z Protektorátu. Sami sa priznávali, že výsledkom ich turistiky nebude „znalosť krás krajiny“, ale tvrdá agitácia za správnu vec. Tlupy 30–40 mladých podgurážených mužov, oblečených v turistických odevoch s útočnými nožmi aké mala SA, pravidelne cez víkendy hudbou a spevom a „rykotom“ motoriek narúšali nočné ticho nemeckých obcí na Spiši a strednom Slovensku. Malo kde ich miestny víтали, skôr sa s nimi dostávali do konfliktu. Ich akcie boli takto zaznamenané:

Večer usporiadavali tak zvané programy. V krčme najprv obratne vybrané pesničky rozcitoliveli srdciach poslucháčom, potom zahraje hudba a keď už je publikum priateľskejšie a vo veselej nálade, výstupy Führer mládeže a prednesie krátku, ale psychologický veľmi účinnú prednášku: My, pražští Němci, přišli sme vás pozdravit, abychom vám připomenuli náš boj [...] atď. My sme muži zítřka [...] Potom zazneli vojenské povely uniformovaného zástupu, tlačiaceho sa v malej miestnosti. Program končil jednak agitáciou a ukázkami fyzickej zdatnosti mládeže. Na záver zaznela hudba a spev, vojenské povely a hromové trikrát heil. Obecenstvo, spočiatku tiché, vyprevádza politických turistov z nadšením. Úspech je zaručený, ide sa do druhej dediny.

O tom nadšení sa dalo polemizovať. Žandári a hostinskí na záver stále spisovali škody, ktoré im mladí Nemci spôsobili. Nadmerná konzumácia alkoholu spôsobovala ich časte pobyty v nemocniciach hlavne v zimných mesiacoch, kde im nemocničný personál liečil okrem odrenín a zlomenín aj omrzliny.²⁴

Niečo pre turistických snobov

Na druhej strane treba zdôrazniť, že na Slovensku bola aj sieť hotelov, ktorá ponúkla veľmi kvalitne služby. Tie však neboli určené pre plebs bežných smrteľníkov, ale len pre významne zahraničné návštevy. Pre náročných a hlavne solventných návštevníkov ponúkala *Slovenská hotelová spoločnosť* niekoľko luxusných hotelov po celom Slovensku. Išlo o arizované hotely po židovských majiteľov. Medzi výkvet slovenského hotelierstva patrili tieto rezorty: Hotel Metropol v Žiline, Hotel Európa v Košiciach, Hotel Tatra Trenčín, Grand Hotel Praha Vysoké Tatry. Najluxusnejším hotelom na Slovensku bol Hotelový komplex Savoy – Carlton v Bratislave porovnatelný s top zariadeniami takéhoto typu v Budapešti, Viedni a Berlíne. Tento hotelový podnik sa stal už v 19. storočí pojmom nielen v Bratislave, ale v celom Uhorsku. Na začiatku 20. storočia mal okrem vyhlásenej kaviarne, reštaurácie a kolkárne tiež kúpeľne s vodovodom, elektrické osvetlenie, garáže pre automobily,

²³ Štátny archív Žilina so sídlom v Bytči, pracovisko Archív Liptovský Mikuláš (ďalej ŠA ZA-LM), f. KSTL Ružomberok, k. 3, Pomoc KSTL z Banskej Bystrice.

²⁴ ŠAPO-PP, f. Okresný úrad Poprad, k. 133, Nemci z Protektorátu na Spiši.

telefón a vlastné kino, prvé v Bratislave. Toto všetko v iných hoteloch nebola samozrejmosť. V hoteli boli ubytovaní všetci významní návštevníci Bratislavy (F. Liszt, J. Brahms, A. G. Rubinstein, F. D. Roosevelt, T. A. Edison a údajne aj A. Einstein.). Pre majetnejších hostí slúžili veľké apartmány s kúpeľňami, dámskymi budoármi a s vyhliadkovými arkiermi. Hostia mohli relaxovať v čítarni, v spoločenských salónoch a na vyhliadkovej terase. Ponuka v segmente reštauračných služieb dosahovala špičkovú medzinárodnú úroveň. Luxusné jedálne ponúkali návštevníkom ponúkali vybraný jedálny lístok, ktorý obsahoval najrôznejšie druhy mäsa vrátane srnčej a jelenej diviny, husi, kačice, ryby, raky, slimáky, zároveň s exkluzívnymi darmi mora, ako boli lososy, humre, či sardely, široký výber syrov, či vlastné druhy zmrzliny. Servírovalo sa takmer výlučne na porceláne a striebre. Napríklad len strieborné príbory boli k dispozícii približne pre 200 hostí. Nápojový lístok obsahoval viaceré sorty vína, rôzne druhy destilátov, likérov a francúzske koňaky. Hotelová spoločnosť aj po roku 1939 ponechávali vedenie prevádzky hotelového komplexu v rukách pôvodných vlastníkov židovskej rodiny Prugerovcov. To sa stalo trňom v oku vládných kruhov a miestnych režimistov. Do konca roku 1939 hotel navštevovala tradičná bohatá židovská klientela. Vo februári 1940 vtrhli do Carltonu príslušníci Hlinkovej gardy a požadovali na podklade výnosu notárskeho úradu zákaz vstupu Židov do kaviarní. Vedenie Hotelovej spoločnosti sa postavilo proti, ale neskôr muselo zákaz podľa ustanovení protižidovskej legislatívy zaviesť. O roku 1940 vystriedala židovskú klientelu nemecká. Najvyšší predstavitelia ľudáckeho režimu v hlavnom meste osobitne venovali pozornosť otázkam výživy, uprednostňovali ho v plynulosti zásobovania a to na úkor vidieka a ostatných regiónov. Napr. v roku 1939 sa spotrebovalo v Bratislave viac ako 8,5 mil. ton mäsa, čo predstavovalo na osobu ročnú spotrebu 58 kg. Išlo o vysoký celoštátny nadpriemer, keď podľa štatistik bola celoslovenská spotreba 32 kg. V niektorých regiónoch východného Slovenska celoročná spotreba mäsa na jednu osobu nedosahovala ani 15 kg.²⁵

Práve spojenie s dobrým zásobovaním lákalo turistov do Bratislavy. Od roku 1943, keď sa začína zhoršovať zásobovacia situácia, začína prevládať tzv. jednoduchová autoturistika. Návštevníci z Viedne a hlavne nemeckí turisti prichádzali do hlavného mesta sa dobre najesť. Pre Bratislavu sa objavilo v tom období príznačné pomenovanie na miesto Pressburg – „Fressburg“ (slangový výraz pre nemecký hovoriacich návštevníkov, čo doslova znamenalo „mesto žranice, alebo hojnosti“). Nazvali ho tak nemecký hovoriaci návštevníci kde priaznivý kurz ríšskej marky ku slovenskej korune a pomerne lepšia zásobovacia situácia ako v rakúskych mestách, ktoré patrili k Tretej ríši. Rakúsko v tomto období patrilo medzi chudobné krajiny a ku koncu vojny sa tam ešte viac prehlbovala kríza v zásobovaní, takže na prvý pohľad sa mohlo zdať že Bratislava porovnaní s Viedňou je prekvitajúcim mestom. Viedenčanov na hraniciach už nečakali žiadne mýtné poplatky ako pred vojnou, ale odberne lístky na benzín.²⁶

Vláda dokonca zaviedla prvú autobusovú linku, ktorá mala povzniesť turizmus na Slovensku. Autobusová linka Viedeň – Bratislava – Topoľčany – Žarnovica – Banská Bystrica – Brezno – Poprad – Tatry – Zakopané – Krakov a späť, začala fungovať od augusta 1941. Linku prevádzkovali Slovenské železnice (SŽ) spolu s nemeckou ríšskou poštou (DRP). Dĺžka trasy predstavovala necelých 600 km. Autobusové spojenie bolo denné, s tým, že

²⁵ SNA, f. Ústredný zväz slovenského priemyslu 1921–1950 (UZSP), k. 91. Spotreba mäsa na Slovensku; f. MH, k. 189, Zákaz jedál v domácnostiach a reštauračných zariadeniach.

²⁶ SNA, f. MH, k. 189. Hotelove jedálne.

jeden deň išli autobusy SŽ a na druhý deň autobusy DRP. Autobus odchádzal každý deň z Viedne o 6:30 a 19:00 prišiel do Štrby kde bola nočná prestávka, v ceste sa pokračovalo na druhý deň o 6:50 a autobus prišiel do Krakova o 13:15. V opačnom smere odchádzal autobus o 6:40 z Krakova s príchodom o 17:10 do Banskej Bystrice, kde sa nocovalo a ráno o 7:20 sa odchádzalo smerom na Viedeň, kde bol plánovaný príchod o 17:25. Prevádzka bola zabezpečená 25 miestnymi autobusmi. Riaditeľ SŽ Ivan Viest a ministerský riaditeľ nemeckej ríšskej pošty Johannes F. Hubrig predpokladali za prvé dva mesiace prevádzky stratu 320 tisíc Ks. Na ich veľké prekvapenie linka zabezpečila do októbra 1941 čistý zisk 53 tisíc Ks, a to aj napriek vysokému cestovnému (z Viedne do Krakova predstavovalo sumu 30,80 RM / 358 Ks). Bolo to spôsobené počiatočnou turistickou euforiou. Cestovný lístok v medzinárodnej preprave platil 30 dní, spiatočný 60 dní. Cesta sa dala jedenkrát prerušiť. DRP následne chceli zaviesť ďalších 6 medzinárodných autobusových liniek cez územie Slovenska od roku 1942. SŽ však od tohto úmyslu ustúpili, pretože predpokladali aj na tomto autobusovom spoji vysokú stratovosť. Tá sa potvrdila v roku 1942, keď celkové prevádzkové náklady predstavovali 910 tisíc Ks, čistý zisk však bol iba necelých 600 tisíc Ks. Linka bola pravidelné obsadená len na úsekoch Viedeň–Bratislava a Krakov–Zakopane. Trasy, ktoré viedli cez Slovensko, práve cez turistické lokality, boli len veľmi slabo vyťažené. Najmenej cestujúcich bolo stále na úseku Banská Bystrica – Vysoké Tatry až po poľskú hranicu. Od spustenia prevádzky sa uvažovalo o niekoľkých variantoch trasy na úseku Banská Bystrica – Poprad kvôli nie veľmi dobrým cestám. Najprv linka išla cez Červenú Skalu – Slovenský raj – Hrabušice do Popradu. Po dobudovaní cesty cez Čertovicu v roku 1942 začala linka premávať cez tento horský úsek. Najproblematickejším bol úsek cesty z Tatranskej Javoriny do Zakopaného. Hlavne pri slovensko-poľských hraniciach boli cesty úzke a značne zanedbané, pričom prejazd väčších vozidiel na niektorých úsekoch nebol možný. Linku limitovalo aj zimné počasie, preto od 1. decembra do 1. mája bola doprava na tejto trase zastavená. Priemer cestujúcich cez územie Slovenska sa pohyboval okolo 6 osôb na deň. Aj napriek tomu Nemci mali záujem, aby sa táto linka udržala aj za cenu strát. Jej hlavným účelom bola doprava rekreatov z Viedne do Vysokých Tatier a Krakova. Linka fungovala len do polovice roku 1943.²⁷

V Bratislave okrem už spominatej gastronomickej turistiky boli populárne plavby po Dunaji. Od začiatku 20. rokov začala premávať po Dunaji turistická linka Bratislava–Devín–Viedeň a späť. Po roku 1938 sa frekvencia osobnej dopravy na Dunaji tlmila. V roku 1940 bola táto vodná linka obnovená, najprv len na slovenskom úseku Bratislava–Devín, neskôr parníky priplávali do Viedne. Spočiatku sa plavby realizovali len v letných mesiacoch (od 1. mája) a i to len za priaznivého počasia. Osobná doprava do Viedne a späť začala byť čoraz viac populárna. Z Viedne bolo prepravených 4394 turistov. Lodná linka Bratislava–Devín–Viedeň a späť patrila medzi popredné turistické atrakcie v hlavnom meste, čo prispievalo na slovenskom úseku Dunaja nielen k rozvoju nákladnej, ale aj osobnej dopravy. Dunajská plavba poskytovala prenosné voľné lístky rôznym štátnym inštitúciám. Išlo predovšetkým o trasy Bratislava–Viedeň na ktorej premával parník „Franz Subert“ a Bratislava–Budapešť. Parník niesol názov „Erzsébet Kiralyne“. Medzi turistické atrakcie patrila aj najdlhšia výletná trasa na Dunaji, a to Belehrad–Viedeň a späť, so zástavkou v Bratislave. Služby turistom poskytoval moderný expresný parník „Karadjorje“, ktorý premával jedenkrát do týždňa

²⁷ Zimná prestávka na autobusovej trati Viedeň–Bratislava–Krakov [1941]. *Hospodársky denník* 1 (63): 2.

cez letnú sezónu. Prvú plavbu uskutočnil už v júni 1931. Personál na parníku bol schopný postarať sa o tisíc cestujúcich. Povestný bol „bujarými“ tanečnými zábavami. Na parníku ochotnejšie vítali pánov bez doprovodu ako manželské páry, pretože veľkú časť personálu tvorili „prívetivé“ slečny. Tieto plavby veľmi radi navštevovali aj ľudácke špičky z celého Slovenska, ale aj smotánka z Maďarska a Ríše. Zákazníci prichádzali do prístavu automobilmi a lodný personál im ich priviezol až do cieľového prístavu.²⁸

Medzi bratislavskou smotánkou a nie len ňou boli veľmi populárne poľovačky. Turisti okrem hôr a kúpeľov išli na Slovensko cielene zastreliť si na kamzíka alebo medveďa. Skoro každá štátna návšteva, predovšetkým z Ríše, končila nejakým honom. Vášnivými poľovníkmi boli aj čelní vládni predstavitelia, napr. ministri Medricky, Stano, Pružinsky, Mach, Čatloš a iní. Poľovačiek sa rad zúčastňoval aj samotný prezident Tiso. Slovensko počas vojny disponovalo 3,6 mil. ha poľovnej plochy a cena lovej zveri žijúcej na tomto území sa odhadovala na 1 mld. Ks. Nemeckí predstavitelia si pamätali Medzinárodnú loveckú výstavu v Berlíne v roku 1937, kde slovenské lovne trofeje získali 184 medaily. Dokonca muflón z okolia Malaciek sa umiestnil medzi troma najlepšimi na svete. Preto cielene sa na Slovensko chodilo na menej tradičnú zver, akou boli muflóni, daniele, ale aj kamzíky. Skoro polovica ulovenej zveri končila na trhu v Nemeckej ríši. Aj napriek nízkemu počtu jarabíc a bažantov, ktorých opakovane decimovali tuhé zimy a nízkemu stavu diviacej zvere zlikvidovanej prasacím morom, pri štátnych návštevách sa na lov predmetnej zveri dávali výnimky. Vášnivým poľovníkom bol ríšsky minister dopravy Julius Dorpmüller, ten niekoľkokrát prišiel na Slovensko za účelom zaloviť si. Stále však urobil rozruch medzi ľuďmi, ktorí ho sprevádzali. Bol povestný svojou „presnou“ muškou. Nebol schopný trafiť ani medveďa na blízku vzdialenosť. Poľovníci o tom vedeli a preto sa ho snažili stále nalákať na vyššiu zver, bažantom a zajacom sa oblúkom vyhýbali. Podľa záznamov z piatich poľovačiek ríšsky minister nič nezastrelil. Naopak veľmi presnú mušku mal jeho rezortný kolega minister dopravy Július Stano, ktorý na jednej poľovačke zabil medveďa a troch kamzíkov.²⁹

Napriek zintenzívneniu snáh štátnych orgánov režimu Slovenského štátu o rozvoj cestovného ruchu a zvýšeniu jeho národohospodárskeho významu môžeme hovoriť, z hľadiska počtu návštevníkov, o úpadku turizmu cez vojnu. Väčšina Slovákov vnímala turistov a nedajbože ešte prichádzajúcich na autách veľmi negatívne. Predsedu KSTL Andreja Pitoňaka to charakterizoval presne: „Nesmieme hľadiť na cudzinca, turistu, lyžiara a vôbec návštevníka, ako na nepriateľa, alebo ako na vypínaveho pána, ktorý trávy drahý čas zbytočným chodením po kopcoch a po holiach. Nezabúdajme, že pre nás znamená cudzinec a každý návštevník prínos čerstvých, nám tak veľmi potrebných peňazí.“³⁰ Na druhej strane bola aj skupina cestovateľov-zanietencov, ktorá už čakala na koniec vojny. Až po vojne začali motoristi postupne „voľne dýchať“ a odvážili sa bez prísnych kontrol a obmedzení na krátke výlety. Situáciu v roku 1946 motoristický výletníci charakterizovali takto:

Vďaka priaznivej situácii v zásobovaní pohonnými látkami, bolo nám možné zaskočiť semtam na nejaký ten výletík – nie veľmi ďaleko – (páni z príslušného povereníctva nech si túto

²⁸ SNA, f. PR I. BA, k. 568, Rozpis plavieb Vieden–Bratislava–Budapešť; f. MDVP (nespracované), výkaz o preprave osôb v bratislavskom prístave v roku 1942.

²⁹ SNA, f. PR I. BA, k. 648, lov a výstava.

³⁰ SNA, Obchodná a priemyselná komora Banská Bystrica, k. 657, Význam turizmu pre Slovákov.

vetu nevšímajú) bez toho, žeby sme sa nemuseli báť kontrolných úradov, ktoré za vojny podľa všetkých paragrafov rýchlo skoncovaly i ten najkrajší výlet a krutou rukou pozmenily i ten najideálnejší, už dlho predtým pripravovaný a do všetkých detailoch vypracovaný, krásny plán. Chválabohu, časy, keď sa naša utiesnená motoristická duša musela prizerať nečinne a bezvládne, ako milovaný motocykel alebo osobný voz odpočívajú, alebo – nedajbože! – musí narukovať, sa už minuly!³¹

Záver

Je neodškriepiteľný fakt, že revolúciu v cestnej doprave spôsobil technický vynález cestného vozidla so spaľovacím motorom a jeho postupné rozšírenie po roku 1900. V dobe kedy sa zdalo, že dominantné postavenie železnice je neotrasiteľné a cestná doprava bude tvoriť len lokálny doplnok železničných tratí, sa objavil prvý automobil. Na Slovensku po vzniku ČSR bol automobil súčasťou života len v úzkej skupine ľudí. Počet automobilových nadšencov sa postupne rozširoval počas celého medzivojnového obdobia. Záujem o auta neopadol ani cez druhú svetovú vojnu, súkromné však boli po väčšine zhabané pre potreby armády. Motoristov zväzovalo aj množstvo direktív, ktoré bránili v slobodnom jazdení autom po celej krajine. Tak isto služby šoferov boli skôr na farchu, ako na pomoc. Cestná infraštruktúra bola v plienkach. Turistické destinácie, ktoré boli cieľom väčšiny automobilových zanietencov na motoristu-cestovateľa ani zďaleka neboli pripravené, preto sa zvyčajne stávalo, že jazda autom nebola určitým druhom relaxu, ale v mnohých prípadoch ťažkou tortúrou.

Podakovanie

Text vznikol za finančnej podpory Ministerstva kultúry ČR v rámci projektu NAKI II České století motorismu (DG18P02OVV051), ktorý v letech 2018–2022 realizují Fakulta humanitních studií Univerzity Karlovy v Praze, Národní technické muzeum a Technické muzeum v Brně.

Bibliografia

Pramene

- NA ČR, f. Ministerstvo vnitra
SNA, f. Ministerstvo dopravy a verejných prác 1939–1945 (nespracované)
SNA, f. Ministerstvo hospodárstva 1939–1945
SNA, f. Ministerstvo s plnou mocou pre správu Slovenska
SNA, f. Policajne riaditeľstvo I. Bratislava
SNA, f. Úrad predsedníctva vlády 1939–1945
SNA, f. Ústredný zväz slovenského priemyslu 1921–1950
ŠAPO-PP, f. Okresný úrad Poprad
ŠA ZA-LM, f. KSTL Ružomberok

³¹ Lúčime sa s letom... [1946]. *Automoto* 1 (8–9): 126. Pozri bližšie: Mücke, Pavel [2017]. *Šťastnou cestu...?! Proměny politik cestování v cestovním ruchu v Československu za časů studené války (1945–1949)*. Pelhřimov: Nová tiskárna, 400 s.; Štemberk, Jan [2017]. *Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem. K dějinám československé turistiky v letech 1945–1968*. Pelhřimov: Nová tiskárna, 282 s.

Autojournal, 1939
 Automoto, 1946
 Hospodarský denník, 1941

Literatúra

- Hallon, Ludovít [2012]. Hospodársky vývin po vzniku ČSR a v 20. rokoch. In. Ferenčuhová, Bohumila – Zemko, Milan. *V medzivojnovom Československu 1918–1939*. Bratislava: VEDA.
- Horejš, Miloš a kol. [2014]. *Jiří Kristián Lobkowicz. Aristokrat s dušou závodníka*. Praha: Mladá fronta.
- Jakubec, Ivan – Štemberk, Jan [2018]. *Cestovní ruch pod dohledem Třetí říše*. Praha: Karolinum.
- Jančura, Mikuláš [2017]. *Osobný automobilizmus na Slovensku v rokoch 1918–1938*. Košice: UPJŠ.
- Kubáček, Jiří [2007]. *Dejiny železnic na území Slovenska*. Bratislava: ŽSR.
- Mücke, Pavel [2017]. *Šťastnou cestu...?! Proměny politik cestování v cestovním ruchu v Československu za časů studené války (1945–1949)*. Pelhřimov: Nová tiskárna.
- Sabol, Miroslav [2015]. *Dejiny dopravy na Slovensku 1938–1948 (1950)*. Bratislava: Prodama.
- Štemberk, Jan [2013]. Cestovní ruch a česká společnost na přelomu 19. a 20. století. *Historická sociologie* (1): 75–88.
- Štemberk, Jan [2008]. *Automobilista v zajetí reality. Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum.
- Štemberk, Jan [2010]. *Podnikání v automobilové dopravě v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Karolinum.
- Štemberk, Jan [2017]. *Pěšky, na lyžích, na kole, lodí či autem. K dějinám československé turistiky v letech 1945–1968*. Pelhřimov: Nová tiskárna.

Miroslav Sabol je samostatným vedeckým pracovníkom a zástupcom vedúceho Oddelenia dejín vied a techniky na Historickom ústave SAV. Externe pôsobí na Ústave hospodárskych a sociálnych dejín Filozofickej fakulty UK Praha a na Pracovišti historickej sociológie Fakulty humanitných štúdií UK Praha. Zaoberá sa dejinami hospodárstva, infraštruktúry, vedy a techniky a sociálnymi dejinami na Slovensku a v strednej Európe v prvej polovici 19. storočia a 20. storočia.