

navé, pretože to bola bežná prax pri otváraní železničných tratí a takáto slávnosť sa uskutočnila aj pri otvorení cesty z Handlovej do Svätého Kríža.<sup>249</sup>

Akciu však mohlo s najväčšou pravdepodobnosťou znemožniť aj počasie. Cesta bola dokončená v zimných mesiacoch na prelome novembra a decembra. Ešte aj kolaudačná komisia sa musela kvôli množstvu snehu rozísť a cesta bola oficiálne prevzatá až na jar 1927.

## ZÁKON O CESTNOM FONDE Č. 116/1927 ZB.

Potreba nahradenia starej župnej cesty medzi Tisovcom a Polhorou novou, vtedy modernou Masarykovou cestou, vzišla z plánu na prestavbu a doplnenie cestnej siete Slovenska a Podkarpatskej Rusi. Postupnou realizáciou projektu sa upravovala orientácia hlavných ťahov v smere vyhovujúcom hospodárskym a obranným požiadavkám ČSR. Išlo o dehungarizáciu predošlého systému, ale zároveň o jeho nacionalizáciu, o plnenie záujmov štátu a jeho tvorcov.

K tejto hybnej sile usmerňujúcej proces transformácie sa od doby hospodárskej konjunktúry druhej polovice 20. rokov pridáva nový faktor nadnárodnej povahy: automobilizmus. Už vystúpil z fázy, keď v poslednej tretine 19. storočia prenikol do existujúceho dopravného systému ako inovácia a musel sa v ňom držať na okraji. Počas svetovej vojny získal momentum, ktoré bolo síce krátko po nej paralyzované všeobecným nedostatkom, ale po opätovnom zvýšení životnej úrovne ľudí začal znova rásť.

Pomaly sa vytrácali objektívne aj subjektívne brzdy rozširovania automobilizmu ako nedostatok benzínu a pohonných látok, neúmerne vysoké zdanenie, spoločenská predpojatosť. Podľa štatistiky dosiahol medzi rokmi 1928 a 1930 skokovo najvýraznejší nárast v celom medzivojnovom období z 59 000 na viac ako 100 000 motorových vozidiel. Celkovo sa medzi rokmi 1922 až 1930 zvýšil počet motorových vozidiel až desaťnásobne a počet obyvateľov pripadajúcich na jedno vozidlo klesol z 1 394 na 145.<sup>250</sup>

Automobil, motocykel, ale aj autobus, ktorý predstavoval prvý priamy kontakt väčšiny ľudí s motorovým vozidlom, už viac nebol luxusnou hračkou, ako ho nazval Mikuláš Jančura.<sup>251</sup> Zatiaľ sa ale nerozšíril ani na masovej báze ako vo vtedajších Spojených štátoch amerických. Na časovej priamke bol vo fáze, ktorú nazval Gijs Mom ako stálosť, vytrvalosť (angl. persistence of the car).<sup>252</sup> Už sa s ním muselo rátať, že len tak nezmizne z verejného priestoru ako nepo-

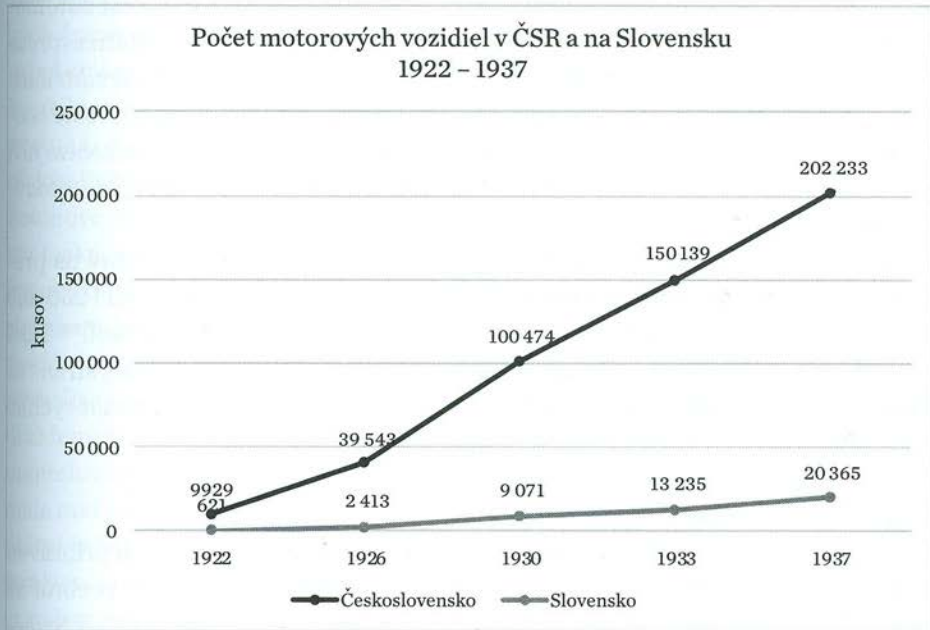
249 KRÍVANEC, Karel. Cesty v oblasti Národohospodárskej župy stredoslovenskej. In *Stredné Slovensko. K celoštátnemu sjazdu čs. inžinierov na Sliaci*. Zvolen : Slovenská kníhtlačiareň, 1934, s. 107.

250 PRŮCHA, ref. 86, s. 172.

251 JANČURA, Osobný automobilizmus, ref. 89, s. 100-108.

252 MOM, ref. 17, s. 7-26.

darený vynález. Na druhej strane nebol stále dominantným a bojoval o svoje miesto najmä so železničným molochoch. Ak bol spočiatku elitárskou záležitosťou, v druhej polovici 20. rokov nastávala „demokratisace automobilismu“, ako to vtedy vystihol jeden z úradníkov MVP Jaroslav Najbrt.<sup>253</sup>



**Diagram 1. Počet motorových vozidiel v ČSR a na Slovensku 1922 - 1937.** V štatistike sú zahrnuté osobné, nákladné automobily aj motocykle. V roku 1937 dosiahol podiel Slovenska na motorizácii ČSR najvyšší podiel za celé medzivojnové obdobie, t.j. 10,1 %. (Zdrojové údaje: FALTUS, Jozef - PRŮCHA, Václav. Prehľad hospodárskeho vývoja na Slovensku v rokoch 1918 - 1945. Bratislava : Vydavateľstvo politickej literatúry, 1969, s. 92; Upravil: Michal Ďurčo 2019).

Medzi materiálnymi zložkami systému: motorové vozidlo a cesta vznikol výrazný technologický kontrast. Komunikácie stavané a udržiavané podľa zaužívaných postupov z 18. storočia a novodobé automobily schopné vyvinúť rýchlosti nad 100 km/h. Výsledkom boli prach, zničená vozovka pôvodne neprispôbená tomuto druhu dopravného prostriedku, vzájomne rozhnevaní motoristi vs. ostatní užívatelia ciest. Zložitú úlohu mali správcovia komunikácií neschopní udržať cesty v zjazdnom stave aj za cenu vysokých investícií.

„A keby bol zostal vývoj dopravných prostriedkov v tom istom stave, aký bol počiatkom tohto storočia, či aspoň aký bol u nás v dobe pred svetovou vojnou, mohli by sme povedať, že stav našich silníc je dobrý, až veľmi dobrý. Ale to, čo sa neskôr počalo pred vojnou a čo za nej teprv doznalo správneho ocenenia: vývoj automobilizmu,

<sup>253</sup> NAJBRT, Jaromír. Automobily a automobilová doprava. In DRACHOVSKÝ, Josef et al. Československá vlastivěda. Svazek šestý, PRÁCE. Praha : SFINX, 1930, s. 477.