

## Čo sa stalo v Trenčíne 29. apríla 1954?

Nedávno som spracovával niečo z histórie mestskej hromadnej dopravy v Trenčíne a narazil som na problém s určením jej vzniku. Na Slovensku vznikla verejná mestská hromadná doprava v Košiciach a v Bratislave už koncom 19. storočia, pretože v týchto mestách v spomenutom období začali budovať koľajovú dopravu určenú prioritne pre dopravu osôb v rámci mesta, prípadne aj pre dopravu nákladu na území mesta (Košice). V ostatných slovenských mestách do roku 1949 nevznikla nikde inde koľajová alebo trolejbusová mestská sieť a riedku autobusovú dopravu zabezpečovali len súkromné firmy alebo Československé štátne dráhy – ČSD (ČSD však prevažne ako doplnok železničnej siete a najmä na odstránenie konkurencie súkromných autodopravcov).

Znárodnenie súkromných autodopravcov a odčlenenie automobilovej dopravy od ČSD viedli k vytvoreniu Československej štátnej automobilovej dopravy – ČSAD (1949), ktorá prevzala zamestnancov aj automobilový park od súkromníkov aj ČSD, a ktorá začala monopolne zabezpečovať autobusovú a nákladnú automobilovú dopravu na všetkých úrovniach – mestskej, prímestskej aj diaľkovej. Mestská doprava, ktorá obsahovala aj elektrickú trakciu (električky, trolejbusy), prešla do výlučnej réžie daných miest (Bratislava, Košice), ktoré ju začali zabezpečovať vlastnými dopravnými podnikmi (čo boli zoštatnené bývalé akciové/účastinné spoločnosti).

ČSAD mali zabezpečovať mestskú dopravu v mestách bez elektrickej trakcie, ale pri ich vzniku trpeli dôsledkami procesu svojho vzniku – do jedného podniku prešlo veľa rôznorodých a technicky prevažne zastaraných vozidiel, rovnako nedostatočný počet technicky zdatných zamestnancov a tiež nedostatočná údržbová základňa. Na ČSAD sa ale začala klásť požiadavka, aby zabezpečila autobusovú dopravu do každej obce (prímestská doprava) a tiež vo väčšine väčších miest (mestská doprava), ktoré sa už vtedajším plánovaním nehodili na pešie dochádzanie do zamestnania a škôl.

Zatiaľ čo v prímestskej doprave nebola možnosť výberu a ČSAD postupne, ako získavala ďalšie vozidlá a zamestnancov, zavádzala nové linky a spoje do každej obce, v mestskej doprave práve z dôvodu nedostatku vozidiel a pracovníkov zavádzala nové linky len s ťažkosťami alebo radšej vôbec. Preto sa mnohé mestá aj na Slovensku snažili zaviesť mestskú hromadnú dopravu vo vlastnej réžii, zvyčajne vytvorením vlastného dopravného podniku, komunálneho podniku alebo podniku s podobným názvom, ktorého vlastníkom však bolo samotné mesto. Často totiž vychádzali z plánov z konca 30. rokov, keď už mnohé menšie mestá pripravovali zavedenie vlastnej trolejbusovej dopravy. Ich plány však narušila druhá svetová vojna, po nej zas nedostatok prostriedkov, materiálu a ľudí, následne politické zmeny. Napriek tomu sa veľa miest nevzdávalo a v súvislosti so zlepšovaním pracovných podmienok robotníkov, t.j. aby prichádzali do práce odpočinutí pohodlnou jazdou a nie úmornou pešou chôdzou, snažili sa o zavedenie aspoň autobusovej dopravy.

Takto vznikli v rokoch 1949 až 1951 vlastné dopravné podniky v mestách Banská Bystrica, Martin, Nitra, Piešťany, Poprad, Prešov, Trnava a Žilina.<sup>1</sup> V rôznej literatúre sa dajú vyhľadať aj rôzne mestá, takže presne nie je jasné, v ktorých mestách boli v tom období založené dopravné podniky samotným mestom. Okrem vyššie uvedených miest sa napríklad spomínajú aj mestá Trenčín a Levice.<sup>2</sup> V roku 1960 sa v literatúre uvádzajú na Slovensku autobusové prevádzky mestskej dopravy už iba v mestách Banská Bystrica, Martin, Nitra, Prešov, Žilina, v ostatných mestách okrem Bratislavy a Košíc prevádzkovala mestskú dopravu ČSAD.<sup>3</sup> Bolo to spôsobené postupným zánikom mestských dopravných podnikov, ktoré boli v rokoch 1960 až 1962 (resp. k 1. 1. 1963) včlenené do ČSAD, nakoľko ČSAD prevzalo autobusy aj zamestnancov a pokračovalo v prevádzkovaní mestskej dopravy vo svojej réžii.

Uzko to súviselo aj s administratívnym usporiadaním republiky, ktoré sa v rokoch 1949 až 1963 často menilo. Štát financoval prímestskú a diaľkovú autobusovú dopravu

najskôr priamo cez podnik ČSAD, neskôr cez Krajské a Okresné národné výbory (kraje aj okresy sa v uvedenom období menili, než od roku 1963 boli na niekoľko desaťročí prakticky nemenné). V mestách však bola situácia rozdielna v už uvedených mestách s elektrickou trakciou (Bratislava a Košice si prevádzkovali mestskú dopravu vlastnými podnikmi) a v ostatných mestách bez elektrickej trakcie. ČSAD nestačila pokrývať požiadavky všetkých rýchlo sa rozvíjajúcich miest a mestá často vyhádzali zo svojich starších projektov vytvorenia vlastných dopravných podnikov najmä v súvislosti s uvažovaným zavedením trolejbusovej dopravy.

Tu je však potrebné zdôrazniť, že ČSAD mala od roku 1949 lepšie možnosti na získavanie nových autobusov, ktoré začali produkovať znárodnené podniky, než jednotlivé mestá, ktoré nakupovali prevažne ojazdené staršie autobusy z českých a moravských dopravných podnikov, prípadne vyradené vozidlá priamo od ČSAD. O nič lepšie to nebolo pri získavaní nových zamestnancov, v tom čase potrebných v každej zložke hospodárstva. Autobusová doprava závisiaca od ropy (vtedy lacno dovážanej zo Sovietskeho zväzu) a nevyžadujúca výstavbu finančne a materiálne náročných trakčných vedení a meniarí, bola rýchlo uprednostňovaná pred dopravou trolejbusovou, ktorej sa tak už mnohé mestá nedočkali vôbec, prípadne až po niekoľkých desaťročiach.

S problémami zápasiace mestá sa postupne od konca 50. rokov svojich vlastných dopravných podnikov vzdávali (neskôr aj nedobrovoľne vplyvom zmien v zákonoch), pričom vozidlá a zamestnancov odovzdali ČSAD, ktorá vo všetkých dotknutých mestách prevádzku mestskej dopravy prevzala a zabezpečovala ďalej aj spolu s jej rozvojom. Nestalo sa tak jedine v Prešove, kde sa v tom čase už trolejbusová doprava zavádzala (čo bol na dlhú dobu iba druhý prípad zavedenia trolejbusovej dopravy na Slovensku po roku 1941), pretože myšlienka existencie dopravných podnikov iba v mestách s elektrickou trakciou zostala zachovaná až do roku 1989 (vtedy nastal zlom pri zavedení trolejbusovej dopravy v Banskej Bystrici pod hlavičkou ČSAD).

Vráťme sa však k Trenčínu. Ten už bol vyššie spomenutý v súvislosti s údajnou existenciou vlastného dopravného podniku v majetku mesta. Mesto sa už v 30. rokoch 20. storočia rozrastalo v jednej línii danej úzkym údolím medzi riekou Váh a skalným masívom s Trenčianskym hradom. Severne od hradu stála železničná stanica, kasárne, textilná fabrika s elektrárnou, píla a niekoľko ďalších podnikov, južne od hradu bolo historické centrum prevažne s obchodmi a remeselníckou výrobou, hotely, školy, administratívne budovy verejnej správy a ešte južnejšie sa rozrastali súdy, nemocnica a ďalšia bytová zástavba. Tiež sa začalo s výstavbou továrne na lietadlá.

Táto jedna „lína“ umožňovala relatívne jednoduché zavedenie jednej linky mestskej dopravy, ktorá by obslúžila prakticky celé mesto vrátane priľahlých obcí (na severe Kubrej, na juhu Biskupíc), preto sa už v medzivojnovom období objavilo niekoľko žiadostí na prevádzkovanie autobusovej dopravy po území mesta rôznymi živnostníkmi (napríklad Okresný úrad v Trenčíne udelil dňa 22. 11. 1937 pod číslom 30684/37 *Bedrichovi Fussgängerovi* v Trenčíne koncesiu pre pravidelnú hromadnú dopravu osôb na trase *Trenčín hranica – Tiberghien – Štefánikova ul. – nádražie – hotel Tatra – Slovenská banka – Štúrovo nám. – gymnázium – Krajský úrad – kasárna – nemocnica – Trenčín hranica* a späť a to na dobu 15 rokov, t.j. do 17. 1. 1953<sup>4</sup>). Na druhú stranu Váhu (Zámotie, Istebník, Zlatovce) sa výstavba mesta výrazne presunula až po druhej svetovej vojne. Dovtedy preto nebolo až tak zaujímavé viesť autobusové linky cez most, aj keď sa s nimi už uvažovalo (aj pri trolejbusovej doprave).

Na situáciu so vzrastajúcim počtom súkromných autodopravcov zareagovali aj Československé štátne dráhy (ČSD) zavedením vlastných autobusových liniek na niektorých prímestských trasách (napr. Trenčín – Trenčianske Teplice), pričom linka do Trenčianskych Teplíc obsahovala aj niekoľko spojov len v rámci mesta Trenčín. Vyslovene o trvalej pravidelnej mestskej doprave v Trenčíne, ako ju poznáme od roku 1949, však ešte nemôže byť ani zdanie.

Prišla druhá svetová vojna a čoraz častejší nedostatok pohonných hmôt a pneumatík (gumy). Mesto Trenčín hľadalo možnosti v zavedení trolejbusovej dopravy, ale to sa mu nepodarilo ani po vojne. Po vojne sa už rozširovala najmä autobusová doprava, či už pod hlavičkou ČSD alebo súkromných autodopravcov. Znárodnenie a vznik ČSAD, ako aj tlak na ČSAD o pripojenie každej obce na autobusovú dopravu, spôsobili v okolí Trenčína postupný vznik mnohých prímestských liniek. A niekde tu je potrebné hľadať vznik pravidelnej verejnej hromadnej mestskej dopravy v Trenčíne.

Najskôr som našiel dátum otvorenia prvej linky ČSAD mestskej hromadnej dopravy v Trenčíne už v roku 1949.<sup>5</sup> Malo sa tak stať v trase Dlhé hony – Soblahovské rázcestie – Štúrovo nám. – žel. stanica – Závod 9. mája – Kubra, pričom malo ísť o linku *miestnej dopravy*. Druhá linka *miestnej dopravy* č. 2 mala byť otvorená do Biskupíc v roku 1952. Priložené čiernobiele fotografie však zobrazujú autobusy ešte v nátere ČSD, resp. v nátere používaného ČSAD pre prímestské linky po prevzatí od ČSD (strecha a medzi oknami svetlá až biela farba, pod oknami len mierne tmavá farba), pričom jeden z autobusov má ešte logo ČSD.

Iný zdroj informácií sa nachádza v archíve SAD Trenčín, a to fotografie a rôzne písomnosti. Zachovaný popis k fotografiám autobusov „*Miestnej dopravy*“ vrátane označenia a trasy linky č. 1 počas ich prezentácie na námestí obsahuje dátum 29. 4. 1954.<sup>6</sup> Autobusy (Š706RO, 3 x Praga RND – Bundáš a zrejme Tatra) sú v jednotnom nátere (zrejme v celočervenom vrátane strechy, pretože odtieň na čiernobielej fotografii je tmavý), čo by už dokazovalo ich zaradenie do mestskej dopravy. Zavedenie mestskej hromadnej dopravy (MHD) tak pravdepodobne nastalo v Trenčíne až v roku 1954. V rokoch 1949 a 1952 sa zrejme len zavádzali krátke prímestské linky do obcí pri Trenčíne, ktoré sa postupne pričleňovali k mestu Trenčín, alebo niekto v tom čase zapísal poradie vzniku jednotlivých prímestských liniek len číslom od 1. Zavedenie mestskej dopravy v roku 1954 podporuje aj ďalšia literatúra: „*Najvyšší prírastok bol v roku 1954, keď sa zriadili aj prvé tri linky miestnej dopravy.*“<sup>7</sup> Tá však uvádza zavedenie hneď troch liniek MHD, ale súpis liniek vedený v SAD Trenčín zaznamenáva vznik prvej linky MHD č. 1 dňa 9. 5. 1954, liniek č. 2 a 3 až od roku 1958.<sup>8</sup>



Slávnostná chvíľa pri otvorení miestnej dopravy v Trenčíne.

Foto archív SAD Trenčín, a.s.



Pohľad na orientačnú tabuľku linky č. 1 miestnej dopravy v Trenčíne.

Foto archív SAD Trenčín, a.s.

Zavedenie mestskej hromadnej dopravy v roku 1954 by navádzalo na zavedenie mestskej dopravy pod hlavičkou mesta, teda zrejme súvislo so vznikom dopravného podniku (alebo nejakého komunálneho podniku) vo vlastníctve mesta. Ak teda existoval, určite bol do 1. 1. 1963 (zrejme už okolo rokov 1959 a 1960) zrušený a vozidlá so zamestnancami prešli k ČSAD. V literatúre sa je možné tiež dočítať, že k 1. januáru

1959 bol zlikvidovaný *Okresný dopravný podnik*, ktorého doprava prešla pod ČSAD Trenčín, ale spomínajú sa len nákladné autá a zamestnanci.<sup>9</sup>

K samotným autobusom a ich náterom je ešte vhodné uviesť, že niekoľko existujúcich čiernobielych fotografií zachytáva autobusy Š706RO v nátere ČSAD (ex. ČSD, t.j. spodná časť svetlá farba, vrchná takmer biela) aj v tmavom nátere (vrátane strechy; zrejme celočervenom) na rovnakých linkách (Trenčín – Soblahov a pod.), čo by navádzalo na to, že autobusy z mestskej aj prímestskej doprave už vlastnil jeden dopravca, ktorý ich využíval na mestskej aj prímestskej doprave podľa svojich potrieb a nie podľa striktného rozdelenia na samostatnú mestskú a samostatnú prímestskú dopravu.

Ak sa teda vrátíme k otázke položenej v nadpise „Čo sa stalo v Trenčíne 29. apríla 1954?“, mohli by sme odpovedať, že v ten deň vznikla pravidelná autobusová mestská hromadná doprava v Trenčíne. Ale nie je zrejme, ako sa realizovala doprava v meste v rokoch 1949 až 1954. Preto je potrebné pohľadať ďalšie dôkazy a informácie, najmä v okresnom archíve v Trenčíne vo fondoch mestského a okresného národného výboru, či z korešpondencie medzi mestským a okresným úradom, ČSAD, prípadne Povereníctvom dopravy alebo registračným súdom, nevyplýva jednoznačný dátum zavedenia mestskej hromadnej dopravy v Trenčíne alebo založenie (a zánik) mestského dopravného podniku v Trenčíne.

V prípade, že by predsa len bola oficiálne zavedená mestská hromadná doprava v Trenčíne 29. apríla 1954, tak by v roku 2014 oslávila 60. narodeniny...

Na záver ešte poďakujem pani Otílii Illešovej, dlhoročnej pracovníčke ČSAD/SAD Trenčín, ktorá poskytla materiál z podnikového archívu Slovenskej autobusovej dopravy, a.s., Trenčín, pánovi RNDr. Jánovi Hanušinovi, CSc., za niektoré doplňujúce informácie o vývoji dopravy v meste Trenčín a pánovi PhDr. Milanovi Šišmišovi za poskytnutie literatúry a navnadenia na prípravu tohto stručného materiálu o vzniku mestskej hromadnej dopravy v Trenčíne.

*Ing. Marko ENGLER, PhD.*

---

<sup>1</sup> KARLOVSKÝ, J. – MIŽANIN, J. – MAZÚR, S. a kol. *Štyridsať rokov mestskej hromadnej dopravy v Prešove*. Prešov : Dopravný podnik mesta Prešova, 1989, s. 121.

<sup>2</sup> ŠIMKO, Peter. *Žilina – dejiny mestskej hromadnej dopravy*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2009, s. 10.

<sup>3</sup> HONS, Josef. *Dejiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava : Alfa, 1975, s. 283.

<sup>4</sup> ŠA BA, pobočka Trenčín, archívny fond Obvodný úrad v Trenčíne, sign. 448/1937, škat. č. 332

<sup>5</sup> BERACKA, Ondrej. *50 rokov autobusovej dopravy v Trenčíne*. Trenčín : Slovenská autobusová doprava, 1999, s. 12.

<sup>6</sup> SAD Trenčín – podnikový archív, fotografie 1300, 1299, 1302, 1301

<sup>7</sup> Kol. *Rozvoj Trenčianskeho okresu v ľudovodemokratickej ČSR 1945 – 1956*. Trenčín : Okresný výbor SNF v Trenčíne, 1957, s. 16.

Vznik MHD v roku 1954 podporuje aj ďalšia literatúra – SAMUEL, Rudolf a kol. *Tri desaťročia slobody*. Trenčiansky okres v Povstaní a od oslobodenia po súčasnosť. Trenčín : Ideologická komisia OV KSS a Trenčianske múzeum v Trenčíne, 1975, s. 59.

<sup>8</sup> SAD Trenčín – podnikový archív

<sup>9</sup> BERACKA, Ondrej. *50 rokov autobusovej dopravy v Trenčíne*. Trenčín : Slovenská autobusová doprava, 1999, s. 5.