

Taxislužba Dopravného podniku mesta Prešov ukončila svoju činnosť pred 30 rokmi

Dopravný podnik mesta Prešov si v roku 2022 pripomína viacero významných výročí. V máji spomienkovou jazdou oslávil 60. výročie spustenia trolejbusovej prevádzky v Prešove, v novembri ho čaká 30. výročie začatia premávky trolejbusov na sídlisku Sekčov. Málokto však vie, že v tomto roku si pripomína aj 30. výročie ukončenia činnosti taxislužby dopravného podniku, ktorá tu bola pre verejnosť od čias vzniku podniku. Raketový vzostup taxislužby História taxislužby Dopravného podniku sa začala písať v júli roku 1950, teda ani nie rok po spustení autobusovej prevádzky. Založenie strediska taxislužby v mladom dopravnom podniku nebolo náhodné, ale súviselo s vtedajším režimom a postupnou elimináciou súkromného podnikania po roku 1948. Už pri založení dopravného podniku, ktorý v tom čase niesol názov Miestna doprava, sa o presune taxislužby pod patronát tohto podniku otvorene hovorilo. V prvom roku činnosti slúžili cestujúcim tri osobné vozidlá Jawa Minor, ktoré v ďalších rokoch postupne dopĺňali nové vozidlá. Vozidlový park taxislužby bol naprieč jej 42-ročnou históriou veľmi pestrý. K automobilom Jawa Minor pribudli vozidlá Škoda 1200, Volga, Fiat 125P, či napríklad luxusné Tatry 603, s ktorými sa podnikali aj zahraničné služobné cesty. Práve Tatry 603 boli síce žiadané a reprezentatívne automobily, no ich nákladovosť bola kvôli vysokej spotrebe enormná. Aj preto došlo veľmi skoro, už v roku 1963, k ich vyradeniu. S postupom rokov sa dopytú zákazníkov musela prispôbovať aj ponuka taxislužby a jej zázemie. V roku 1958 bolo v podniku vytvorené samostatné stredisko taxislužby, ktoré malo vlastného dispečera. V tom istom roku bola zriadená aj požičovňa motorových vozidiel, ktorá ponúkala 5 motocyklov Jawa 175 a 2 automobily Spartak. Neskôr k tejto flotile pribudli ešte ďalšie motocykle a automobily, avšak požičovňa sa zakrátko ukázala ako veľmi nerentabilná prevádzka. Častým problémom boli totiž nezodpovední zákazníci, ktorí vracali zapožičané motocykle alebo automobily poškodené, či vykradnuté. Samozrejmosťou boli aj drobné, či väčšie nehody. Posledným pomyselným klincom do rakvy požičovne motorových vozidiel bolo zrušenie havarijného poistenia v roku 1961 a kritický nedostatok náhradných dielov, s ktorým v tých rokoch bojoval celý automobilový priemysel. K 15. júlu 1963 bola preto požičovňa motorových vozidiel zrušená. Opätovný pokus o obnovenie požičovne sa uskutočnil v roku 1991 so šiestimi automobilmi značky Opel Vectra, no ešte v tom istom roku bola zrušená z podobných dôvodov ako tri desaťročia pred tým. Požičovňa končí, taxislužba napreduje. Aj keď osud požičovni neprial, stredisko taxislužby naďalej prekvitalo. V roku 1959 pribudlo do vozidlového parku prvé nákladné auto, čo sa čoskoro ukázalo ako skvelý ťah. Dopyt po preprave nákladu, najmä po sťahovaní bol obrovský, keďže Prešov sa v druhej polovici 20. storočia veľmi rozrastal. O 5 rokov neskôr už pomáhalo uspokojovať dopyt 13 osobných automobilov a 5 nákladných. Najväčší počet automobilov mala taxislužba v roku 1975 - 21, z toho 7 nákladných typu Škoda 1203, AVIA 15 a AVIA 30. S postupným nárastom počtu vozidiel narastala aj potreba ich pravidelného servisovania. 12. mája 1977 bola slávnostným výkopom začatá výstavba objektu taxidielne v areáli dopravného podniku na Bardejovskej ulici. Taxidielne budovali samotní zamestnanci strediska taxislužby formou brigády socialistickej práce (BSP). Z kroniky dopravného podniku sa dozvedáme, že zamestnanci na tejto stavbe odpracovali v II. štvrtroku 1975 celkovo 163,5 brigádnických hodín. Výstavba pokračovala kontinuálne počas celého roka a slávnostné odovzdanie taxidielne sa udialo 5. decembra 1977 za prítomnosti všetkých členov BSP, vedúcej strediska, dispečerky, predsedu страніckej organizácie, predsedu ZV ROH a samozrejme aj riaditeľa podniku. Taxislužba bola mimoriadne úspešná aj v rôznych dobových socialistických súťažiach. Asi najznámejšou "dopraváckou" súťažou tej doby bola súťaž Jazdím bez nehody. V tejto súťaži boli vodiči odmeňovaní po ubehnutí istého počtu (štvrtmilión a násobky) kilometrov bez nehody. Kronika dopravného podniku doslova prekvitá záznamami o úspešných držiteľoch týchto ocenení. Okrem závodnej slávnosti čakali na vodičov ďakovné diplomy, plakety a pre tú dobu typické odznaky. Tieto úspechy vodičov neunikali ani pozornosti miestnej tlače. Prešovské noviny pravidelne uverejňovali rozhovory a články s najlepšimi pracovníkmi tohto strediska. Viaceré výstrižky z Prešovských novín, ktoré boli archivované v kronike Dopravného podniku, sa nachádzajú aj v galérii na konci článku. Modernizácia nestačila na konkurenciu S nárastom počtu automobilov postupne rástol aj počet najazdených kilometrov. V prvom roku prevádzky najazdli vozidlá taxislužby celkovo 21 000 km. V roku 1975, teda v čase, kedy bolo k dispozícii najviac automobilov, bolo najazdených 1 519 000 km. V 80. rokoch začali postupne kilometrické výkony strediska taxislužby klesať, čo súviselo aj s miernym poklesom počtu vozidiel. Na druhej strane je však potrebné uviesť, že sa značne zlepšovala dopravná obslužnosť mestskou hromadnou dopravou, pribúdali nové obsluhované územia a rozširovala sa aj trolejbusová sieť. Väčší dôraz sa ale začal klásť na spojenie zákazníka s taxislužbou, zároveň sa zlepšovala

koordinácia zo strany dispečingu, aby sa zabezpečila čo najvyššia efektivita a úspora. Plánovalo sa zriadenie komplexného dispečerského pracoviska vo vozovni na Bardejovskej ulici a zriadenie modernej rádiovéj siete s dosahom spojenia v okruhu 25 až 30 km od základnej stanice. To sa však nerealizovalo. Veľký zlom totiž nastal po zmene spoločenského zriadenia na prelome 80. a 90. rokov. Do popredia sa priam zo dňa na deň dostala konkurencia vo forme súkromných podnikateľov, ktorí mohli opäť slobodne vykonávať svoju činnosť. Na túto konkurenciu taxislužba dopravného podniku nebola pripravená a počet vodičov taxislužby klesol medzi rokmi 1991 a 1992 zo 16 na 4. Definitívny koniec taxislužby pripadol na 31. marec 1992, kedy sa do prešovských ulíc vydali taxíky dopravného podniku naposledy a ukončili tak svoju 42 rokov trvajúcu etapu. Perličkou na záver môže byť fakt, že ako posledné dojazdili automobily Opel Vectra, ktoré boli preradené z požičovne automobilov dopravného podniku. Tieto automobily našli využitie aj po skončení kariéry v taxislužbe - napríklad jeden slúžil od roku 1994 Mestskej polícii Prešov. Text: DPMP, a.s. Foto a materiály: Kronika DPMP, a.s.