

Taxíky v systéme verejnej mestskej dopravy so zreteľom na príklad medzivojnovnej Bratislavy

Mikuláš Jančura

vol. 6, 2017, 1, pp. 67-78

Taxicabs in the system of public urban transport with regard on the example of interwar Bratislava

One of the significant features of the city in the inter-war period was a relatively developed public transport system. Types, mode of operation, network density, timetable, rates and types of used vehicles have more or less to meet the legislative, economic, economic and social requirements imposed on this sector. Last but not least, the demographic and urban factors played a key role in relation to the character of public transport, respectively, the characteristics of which city. In Slovakia, the situation was more problematic given its economic and economic specifics. However, it is also possible to talk about relatively integrated and also developing urban transport systems in relation to interwar Slovakia. With the gradual development of motoring, buses and also passenger cars began to appear in addition to trams, omnibuses and carriages, but that was not a necessary rule. During the inter-war period, bus transport in Slovakia was accompanied by numerous problems, mainly related to the economic aspect of its operation and the insufficient fleet. Also, passenger cars were luxury and generally inaccessible goods in Slovakia. Due to various technical and legislative-economic measures, at the turn of the 1920s and 1930s, cars became more accessible and they became more penetrating the wider structure of society and more and more everyday use. An exemplary example is trade-related entrepreneurship, with some of the "motoring" business sectors in Slovakia being dynamically developing a taxi, which has become an effective complement to urban and suburban transport. In the present study, special attention is paid to Bratislava in the context of the development of trade taxis and its position in the public transport system in Slovakia for several reasons. Bratislava was (and is) the most demographic and urbanized city in Slovakia. It had one of the oldest public transport systems within its territory, in terms of typology, respectively, the used riding top used by several types of means of transport, from carriages, tramcars, trams, omnibuses, trolleybuses, buses to "propeller", transporting passengers between the banks of the Danube river. In connection with its motorisation, taxis began to penetrate into its system with number of own specifications. The aim of the study is, on the example of the interwar Bratislava, to bring the development of the freight taxis with a view to its legislative definition and practice, while defining, respectively, to reflect on the specific position of taxis in the complex public transport system in the interwar period under review.

Key words: Taxi services. City public transport. Slovakia. Bratislava. Interwar period.

Krátky vstup k používaniu automobilov v každodennej prevádzke počas sledovaného obdobia

V súvislosti s rôznymi legislatívnymi, hospodárskymi, technickými a tiež spoločenskými činiteľmi na prelome 20. a 30. rokov,¹ sa používanie osobných automobilov aj na Slovensku začalo pozvoľna presúvať z roviny vyjadrenia osobnej prestíže a sociálneho statusu k praktickému využívaniu v každodennej prevádzke.² To sa odrazilo najmä

1 Išlo napr. o zrušenie dane z prepychu, zmiernenie colných prírážok na dovoz dielov a celých automobilov, postupný prechod na racionalizovanú malosériovú výrobu a z toho vyplývajúce zníženie cien, zvýšenie produkciu malolitrážnych automobilov či pomerne dynamický nástup služieb pre motoristov. Dôležitú úlohu zohral tiež rozvoj moderných foriem podnikania, ktoré automobily začali vnímať ako ich potrebnú, či dokonca nevyhnutnú súčasť.

2 Je potrebné mať na zreteli, že osobné automobily boli väčšinovou spoločnosťou stále vnímané ako luxusné predmety a ich používanie sa v jej očiach stále spájalo s vyššími majetkovými vrstvami. Toto vnímanie sa však v danom období začalo pomaly rozostrováť a to aj napriek tomu, že Slovensko v kvantite evidovaných osobných

v oblastiach, v ktorých automobily zaručovali rýchlejšie, efektívnejšie a hlavne rentabilnejšie presuny, než aké bolo možné dosiahnuť konským povozom. Osobné automobily sa v rámci každodennej potreby využívali štátnou reprezentáciou, občasne mestskými zastupiteľstvami, verejnými inštitúciami ako napr. bankami, ale tiež poštou, armádou, políciou a zdravotníctvom. Vo vzťahu k používaniu automobilov v štátnej správe však netreba mať prehnané očakávania.

V prvej polovici 20. rokov bolo podľa dostupných zdrojov v štátnej správe na Slovensku evidovaných len 58 automobilov a v samosprávnych celkoch ich bolo 15, pričom z celkového počtu 18-tich tzv. špeciálnych automobilov bolo evidovaných napr. len 12 sanitiek.³ České krajiny boli na tom o čosi lepšie. V štátnej správe bolo evidovaných 155 osobných automobilov, v samosprávnych celkoch 137. Menej uspokojujivý bol však počet sanitiek, ktorých bolo z počtu 44 špeciálnych automobilov evidovaných len 22.⁴ Situácia v policajnom zbore na Slovensku bola podobná. Napr. bratislavská polícia bola ešte v roku 1929 popri niekoľkých motocykloch so „sajdkou“⁵ vybavená len štyrmi automobilmi, pričom išlo o jeden hliadkovací, jeden pre policajného riaditeľa, jeden pre kriminálne oddelenie a jeden pre väzenskú stráž.⁶

Vzostup motorizácie v 30. rokoch sa mierne prejavil aj v používaní špecializovaných automobilov. K roku 1933 bolo na Slovensku evidovaných už 27 sanitiek a 143 špeciálnych automobilov, z čoho bolo 47 čistiacich, 66 hasičských a 30 bližšie neurčených.⁷ Do roku 1938 stúpol počet špeciálnych automobilov na 268, avšak bližšia klasifikácia vo výkazoch Ministerstva dopravy absentuje.⁸ Motorizácia sa v každodennej prevádzke vo zvýšenej miere prejavila aj vo verejnej doprave, a to hlavne v používaní autobusov na pravidelných a nepravidelných linkách. Mestskej verejnej doprave bude v tejto štúdií venovaná osobitná pozornosť, ale na margo medzimestskej autobusovej dopravy možno povedať, že na Slovensku bojovala na štátnej úrovni s početnými problémami súvisiacimi predovšetkým s nízkym stavom vozového parku, s finančnými problémami a celkovo nedostatočným technicko-organizačným zázemím jej hlavného štátneho prevádzkovateľa, ministerstva pôšt a telegrafov. Istú úlohu tu zohral aj konkurenčný boj ministerstva pôšt a telegrafov s Československými štátnymi dráhami, ktoré v druhej polovici 20. rokov spúšťali pod tlakom rozvíjajúcej sa motorovej dopravy vlastné autobusové linky.⁹

automobilov za českými krajinami a západoeurópskym priestorom počas celého sledovaného obdobia zaostávalo.

3 *Statistická příručka Republiky Československé* 2. Praha : Státní úřad statistický, 1925, s. 311.

4 *Statistická příručka Republiky Československé* 2. Praha : Státní úřad statistický, 1925, s. 311.

5 *Slovák*, 1930, roč. 11, č. 277, s. 8.

6 „Naša polícia bude môcť len vtedy preukázať riadnu pohotovosť, keď bude mať k dispozícii vlastné rýchle dopravné prostriedky. Bolo by preto veľmi žiaduce, keby povolané kruhy tomuto problému venovali viac pozornosti. (...) Vládny radca Slaviček, riaditeľ polície, sa o automobile v policajných službách vyslovuje nasledovne: Čo sa týka počtu motorových vozidiel pre policajnú službu, javí sa potreba ďalších, minimálne dvoch vozidiel, pre službu hliadkovú, nakoľko jedno auto, súc v permanentnom používaní, požiadavkám služby vyhovieť nemôže.“ KOHÚT, Pavel. Auto v službách polície, VI. Radca, policajný riaditeľ Karol Slaviček za výstavbu policajného automobilového parku. In: *Sport und auto, Autojournal, oficiálny orgán Klubu slovenských automobilistov*, 1929, roč. 4, č. 10, s. 9.

7 Národný archív (ďalej NA) Praha, fond (ďalej f.) Ministerstvo dopravy (ďalej MD), škatuľa (ďalej šk.) 707, Príloha I ku spisu č. 67616.

8 NA Praha, f. MD, šk. 707, Príloha II ku spisu č. 67616.

9 HOFFMAN, Petr. Státní autobusová poštovní doprava na Slovensku v letech 1919 – 1932. In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2015, s. 105-106.

Komplikovaná bola situácia aj v súkromnej sfére autobusových prepravcov. Aj v tomto prípade zohral úlohu nedostatočný vozový park, ale tiež vysoké daňové zaťaženie vozidiel, nároky na prevádzku koncesie, či ceny paliva.¹⁰ Navyše v polovici 20. rokov v tejto oblasti „*panovala úplná anarchia, pretože nekoncesovaní autodopravcovia svoje linky prevádzkovali pod zámienkou neperiodickej, neverejnej dopravy, alebo na základe koncesie pre autodrožky (taxíky), v skutočnosti však jazdili pravidelne a mnohí s pomerne veľkými autobusmi*“.¹¹ Tento stav bol okrem rôznych úprav daňových sadzovníkov čiastočne vyriešený aj úpravou štátnej autobusovej dopravy, ktorú od roku 1933 v plnom rozsahu prevzali Československé štátne dráhy. Autobusové linky na Slovensku prešli pod správu riaditeľstva ČSD v Košiciach. Napriek tomu fungoval až do 70. rokov na celoštátnej úrovni v autobusovej doprave dualizmus. Československá pošta začala od polovice 30. rokov, na základe nového zákona o doprave motorovými vozidlami prevádzkovať opätovne osobnú autobusovú dopravu, avšak len ako nehromadnú, ktorá dopĺňala prepravu poštových zásielok.¹²

Vo vzťahu k osobným automobily ako prostriedkom každodennej potreby možno taktiež vyzdvihnúť živnostenské podnikanie. Osobné automobily boli okrem iného využívané súkromnými lekármi či v autoškolách. V súvislosti s osobnou dopravou však podobne ako pri koncesovanej autobusovej doprave výrazne vynavádzala do popredia živnostenská taxislužba, ktorej bude venovaná nasledujúca časť štúdie.

Na základe vyššie uvedeného možno vysloviť čiastkový záver, že dynamika akou osobné automobily prenikali do štátnej sféry či živnostenskej dopravy, do istej miery kopírovala trend komplexného rozvoja motorizmu na Slovensku v sledovanom období. Praktické, každodenné používanie osobných automobilov v podmienkach motorizácie na Slovensku tak nedosiahlo masovejšie rozmery a vnímanie automobilov ako prostriedkov každodennej potreby neprevýšilo ich vnímanie ako luxusných artiklov, odrážajúcich prestíž a sociálne postavenie ich vlastníkov.

Taxíky a mestská verejná doprava so zreteľom na príklad medzivojnovnej Bratislavy

Motorizácia nájomnej osobnej dopravy je na viacerých miestach Slovenska doložená už do obdobia pred prvou svetovou vojnou. Prechod z fiakov na automobily sa napriek počiatkovej investícii ukazoval ako rentabilný a na tomto základe začali pozvoľna vznikáť prvé menšie, ale aj väčšie taxislužby. Intenzívnejší rozvoj však zaznamenávame až od polovice 20. rokov a živnostenská taxislužba sa stávala efektívnym doplnkom mestskej, ale tiež prímestskej osobnej dopravy. Vo zvýšenej miere fungovala tiež na miestach, ktoré ležali mimo hlavných železničných tratí či autobusových liniek, čím kompenzovala chýbajúce dopravné spojenia. Napriek faktu, že jej rozvoju v danom období nemožno uprieť dynamiku, nebol to rýchly, priamočiary proces a taxíky koexistovali s tradičnými, koňmi ťahanými fiakrami v mestskom prostredí ešte pomerne dlhý čas.

10 Autobusy boli s poplatnené podľa hmotnosti a v závislosti od počtu miest na sedenie pre prepravu osôb. Išlo o rozmedzie 100 až 250 Kč ročne. Daň sa následne navyšovala v závislosti na použitých obručiac, čo malo majiteľov motivovať prechádzať z plnopryžových, prípadne komorových obručí na pneumatiky s dušou. Od roku 1932 bola pre autobusovú dopravu navyše zavedená daň z jazdného za hromadnú dopravu osôb, ktorá bola však len derivátom dovtedy platnej, ale vo viacerých ohľadoch nefunkčnej dávky z jazdného. ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality: Vývoj pravidiel silničného provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha: Univerzita Karlova v Praze; Karolinum, 2008, s. 53-55.

11 HOFFMAN, P. *Státní autobusová poštovní doprava...*, s.106.

12 Zákon č. 77/1935 zb. HOFFMAN, P. *Státní autobusová poštovní doprava...*, s. 107.

Na tomto mieste je však potrebné poukázať na jej terminologickú a obsahovú vymedzenie, ako aj na jej jednotlivé špecifiká, predovšetkým vo vzťahu k mestskej a prímestskej doprave, ktorej terminologická a obsahová náplň čelí podľa niektorých autorov taktiež značnej roztrieštenosti. Tá pramení hlavne z plurality interpretačných rámcov používaných rôznymi vednými odbormi¹³ a len s pozvoľným uchopením problematiky so zreteľom na jej interdisciplinárny charakter, čo sa týka hlavne slovenského a českého výskumného prostredia.¹⁴ Uvedené tvrdenie by však bolo možné aplikovať aj na dopravu všeobecne, nakoľko sa jedná o mnohovrstevnú a vednými odbormi rozlične interpretovaný fenomén.¹⁵

Vo vzťahu k živnostenskej taxislužbe možno povedať, že samotný pojem „taxi“ je starší ako jeho motorizovaná verzia a je odvodený z mechanických taxametrov využívaných v koňmi ťahaných drožkách už v druhej polovici 19. storočia, hlavne v západoeurópskych mestách. Paralelne sa pre automobilové taxíky používali aj pojmy „autofňaker“ alebo „autodrožka“. Vo vzťahu k mestskej verejnej doprave možno taxíky v najširšom zmysle zaradiť do kategórie nekoľajovej mestskej dopravy, pričom táto základná typológia sa orientuje na použitý jazdný zvršok.¹⁶ Živnostenská taxislužba má však v danej súvislosti niekoľko špecifik, na ktoré je potrebné upriamiť pozornosť. Tieto špecifiká súvisia hlavne s vymedzením dopravy „hromadnej“ a „nehromadnej“, „pravidelnej“ a „nepravidelnej“, ako aj s legislatívnym rámcom prevádzky živnostenskej taxislužby. Mestská verejná doprava sa najčastejšie označuje aj ako hromadná a pravidelná (resp. periodická), čo taxík v oboch prípadoch nie je. Podľa Michaely Závodnej je problematiku samotného adjektívum „hromadná“ a to predovšetkým pri predstave o počte cestujúcich, ktorí majú dané kritérium naplniť.¹⁷ Tento problém vyvstáva napr. pri omnibusoch a autobusoch. Omnibus bol schopný prevážať 12 až 20 cestujúcich a štandardný autobus zo začiatku 20. storočia disponoval kapacitou 18-tich sedadiel, čo napĺňa predstavu o „hromadnosti“.¹⁸

Problematikou je však vymedzenie autobusu, ktoré až od roku 1927 legislatíva definovala ako „cestné vozidlo s kapacitou viac ako osem sedadiel“,¹⁹ avšak pri prevádzke poštových autobusov, ktoré slúžili aj na prepravu osôb bolo k dispozícii maximálne

13 Autorka Michaela Závodná upozorňuje, že problematiku popri historikoch skúmajú napr. aj sociológovia, urbanisti, technici či geografi, čo má za následok, že „väčšina bádateľov skúma danú problematiku len v intenciiach vlastného výskumného oboru a tým dochádza k významovým posunom, nejasnostiam v používanej terminológii či k nepresnostiam v popise historických redlií a pod.“ ZÁVODNÁ, Michaela. *Koleje a mesto : Problematika mestských kolejových dopravy ve vybraných moravských a slezských městech v letech 1850 – 1918*. České Budějovice; Ostrava : Ostravská univerzita, Filozofická fakulta, 2016, s. 12.

14 ZÁVODNÁ, Michaela. Městská kolejová doprava jako společenský fenomén (přelom 19. a 20. století). In: ŠÍMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2015, s. 69.

15 K problematikej a mnohovrstevnej povahe dopravy a jej interpretačným rámcem pozri napr. štúdiu: HLAVÁČKA, Milan. Mobilita, doprava, cestovanie, turizmus – zamyšlení nad pojmy a jejich rolí ve společnosti. In: JAKUBEC, Pavel (Ed.). *Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Referáty z vědecké konference konané ve dnech 17. – 18. dubna 2015 v Mladé Boleslavi. Z Českého ráje a Podkrkonoší – supplementum 17*. Semily; Turnov; Jičín : Státní okresní archiv Semily; Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, 2016, s. 11-13.

16 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a mesto...*, s. 12.

17 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a mesto...*, s. 13.

18 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a mesto...*, s. 13. POPELKA, Petr. *Zrod moderní dopravy : Modernizace dopravní infrastruktury v rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*. Ostrava : Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013, s. 79.

19 HOFFMAN, P. *Státní autobusová poštovní doprava...*, s. 107.

5 až 8 sedadiel,²⁰ čo je mimo rámca legislatívneho vymedzenia a zároveň prináša aj nejasnosti do predstavy o hromadnej doprave. Prepravná kapacita štandardného osobného automobilu podľa typu karosérie a koncipovania interiéru bola 5 – 6 osôb vrátane vodiča, čo vo všeobecnosti kritérium hromadného dopravného prostriedku nespĺňa. Dôležitým faktorom je absencia cestovného poriadku, čo taxíky klasifikuje jednoznačne ako prostriedky nepravidelnej dopravy. Čiastočným spoločným menovateľom sú strategicky vhodne umiestnené stanoviská taxíkov, ktoré boli najčastejšie pri železničných a autobusových staniach, námestiach prípadne pred hotelmi či divadlami, čo do istej miery kopíruje umiestnenie zastávok, predovšetkým hlavných liniek verejnej mestskej dopravy. Dôležitým špecifikom taxislužieb voči verejnej mestskej doprave je právno-legislatívne vymedzenie. V tomto rámci je taxislužba nájomnou dopravou, ktorú nelimitujú administratívno-právne hranice mesta. Zároveň je prevádzkovaná živnostníkom na základe udelenej koncesie, na rozdiel od verejnej mestskej dopravy, ktorú prevádzkovala akciová spoločnosť na základe zmluvy s mestom a s akciovým podielom mestského zastupiteľstva, čo bol aj príklad Bratislavy. Samotné mesto úplne prebralo jej prevádzku až po druhej svetovej vojne. Čiastočne sú spoločným menovateľom mostné a dľažobné poplatky v prípade používania osobných automobilov²¹ a v prípade verejnej mestskej dopravy je to dávka, ktorú dopravný podnik platil mestu za používanie verejných ulíc, nájomné za pozemky, prípadne dľažobný poplatok.²²

Verejná mestská doprava v Bratislave bola oficiálne spustená 1. augusta 1895. Spravovala ju akciová spoločnosť, ktorá bola fúziou firiem *Lindheim & Ges.* z Viedne a *Ganz & társa* z Budapešti na základe zmluvy s mestom podpísanej na päťdesiat rokov. Krátko na to prebehli vo firme rôzne interné transformačné procesy, výsledkom ktorých bolo pribratie tretieho partnera z Budapešti, vyplatenie viedenskej firmy a vytvorenie akciovej spoločnosti *Pozsonyi villamosági részvénytársaság*, ktorá od roku 1898 do roku 1922 prebrala správu verejnej dopravy v Bratislave.²³ Uvedený postup, teda spravovanie verejnej mestskej dopravy externým podnikateľským subjektom, do istej miery kopíroval dobový trend nastolený nie len v mestách rakúsko-uhorskej monarchie, ale aj západnej Európy či USA. Zároveň otváral, resp. determinoval celý rad postranných problémov skrývajúcich sa za vzťahom podnikateľský subjekt – mestská samospráva – štát,²⁴ ktoré by si v prípade verejnej mestskej dopravy na Slovensku v budúcnosti zaslúžili osobitnú výskumnú pozornosť. Z hľadiska použitého jazdného zvršku sa v prípade Bratislavy dôraz primárne kládol na koľajovú dopravu, pričom je pozoruhodné, že

20 POPELKA, P. *Zrod moderní dopravy...*, s. 79.

21 Tieto poplatky boli nadštandardným finančným zaťažením automobilistov a individuálne si ich vyrubovali jednotlivé mestské samosprávy, prípadne územnosprávne celky. Predstavovali jeden z hlavných zdrojov príjmu na údržbu cestných komunikácií. Pozri napr.: SABOL, Miroslav. *Dejiny dopravy na Slovensku 1938 – 1948 (1950): Jej hranice a limity*. Bratislava : Veda, 2015, s. 108-109.

22 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a město...*, s. 90-91. JURIKA, Lubomír – ŠESTINA, Viliam a kol. *100 Jahre Strassenbahnen in Bratislava*. Bratislava : Alfa Konti, 1995, s. 7.

23 KRÁL, Milan – HABARDA, Dušan. *100 rokov mestskej hromadnej dopravy v Bratislave*. Bratislava : Perfekt, 1995, s. 11. JURIKA, L. – ŠESTINA, V. a kol. *100 Jahre Strassenbahn...*, s. 7.

24 ZÁVODNÁ, M. *Koleje a město...*, s. 91.

z hľadiska trakcie sa na rozdiel od iných miest, napriek úvahám rezignovalo na konský pohon²⁵ a výstavba bola od začiatku koncipovaná na pohon elektrický.²⁶

Do vypuknutia prvej svetovej vojny bol systém verejnej mestskej dopravy v Bratislave rozšírený o jednu trolejbusovú linku vedúcu do obľúbenej rekreačnej oblasti Železná studienka, fungujúcu v rokoch 1909 – 1915.²⁷ Predpokladáme, že išlo o efektívnejšiu náhradu sezónnej autobusovej dopravy, ktorú na Železnú studienku v rokoch 1904 – 1906 prevádzkovala spoločnosť *Pozsonyi automobil-közlekedési vállalat* (Bratislavská automobilová dopravná spoločnosť).²⁸ Napriek tomu, že išlo len o krátku epizódu, možno opatrne hovoriť o počiatku motorizácie verejnej mestskej dopravy v Bratislave. Rozvinutejšia autobusová doprava začala v meste fungovať až v medzivojnovom období, no prienik motorizácie vo zvýšenej miere kompenzovali taxíky.

Počiatky taxislužieb sa v Bratislave kladú do roku 1910,²⁹ pričom v roku 1912 tam jazdilo už 11 taxíkov prislúchajúcich štyrom rôznym živnostenským firmám.³⁰ Do roku 1918 boli taxíky legislatívne regulované príslušnou mestskou samosprávou, čo v prípade Bratislavy dokladá „návrh pravidiel o vykonávaní živnosti strojovými (automobilovými) nájomnými kočmi“ zo 7. 2. 1911. Pozoruhodnou je „ochrana“ tradičných fiakristov a ich uprednostňovanie pri podávaní žiadostí o udelenie automobilovej taxikárskej koncesie.³¹ Predpokladáme, že úlohu tu zohrali tradícia v podnikaní, skúsenosti (napr. schopnosť sa v danom meste orientovať), ako aj snaha o dodržanie určitej kontinuity. Na celoslovenskej úrovni bola prevádzka taxislužieb zákonne ukotvená § 22, zák. č. 259 zb. z 10. 1. 1924 *O prevádzaní živností autodrožkárskeho*.³² Živnostník mohol prevádzkovať na jednu živnosť aj viacero osobných automobilov, ktoré však museli byť uvedené v znení živnosti, spolu s opisom ich továrenských značiek, technických údajov a pridelených štátnych poznávacích značiek.³³

Napriek vyššej flexibilitě automobilov voči tradičnému konskému záprahu, bolo prevádzkovanie taxikárskej živnosti pomerne náročné podnikanie, hlavne vo vzťahu k legislatíve a finančnej náročnosti. Taxikár bol zo zákona povinný poukázať bratislavskej Generálnej finančnej pokladnici zálohu vo výške 1000 Kč, čo bola istina, ktorá by kompenzovala prípadné nedoplatky. V prípade jej vyčerpania musela byť živnostníkom priebežne dopĺňaná do pôvodnej výšky. Následne musel taxikár okrem povinného ru-

25 V Rakúsku napr. Viedeň, Linz, Klagenfurt, Graz alebo Salzburg, v českých krajinách to bola Praha, Brno a Bohumín a v rámci Uhorska možno spomenúť napr. Košice, Budín alebo Pešť. ZÁVODNÁ, M. *Koleje a mesto...*, s. 82. TATRANSKÝ, Adam. *Storočie košických električiek : 1913 – 2013*. Brno : ProTrams, 2013, 230 s.

26 JURIKA, L. – ŠESTINA, V. *100 Jahre Strassenbahn...*, s. 7. Obdobný prípad bolo aj Bielsko-Biata, kde bolo približne od 80. rokov 19. storočia zvažované použitie elektrického pohonu. POLAK, Jerzy. *Historia Bielskego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko-Biata : Muzeum Okręgowo w Bielsku-Biatej, 1998, s. 13.

27 KRÁL, M. – HABARDA, D. *100 rokov...*, s. 21.

28 SZOJKA, Ladislav. Začiatky automobilovej a taxikovej dopravy v Prešporku. In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2017, s. 135.

29 *Autojournal*, 1938, roč. 13, č. 12, s. 17.

30 SZOJKA, L. *Začiatky...*, s. 140.

31 Cit. z predmetného návrhu: „Existencia asi 30 rodí, ktoré prevádzkujú nájomné koče nesmie byť ohrozená. Pravidlá preto stanovujú počet nájomných automobilov maximálne na 20 a policajný kapitanát vydá povolenie na prevádzkovanie živnosti s nájomnými automobilmi, ak niektorý kočiš odovzdá živnosť aj v tomto prípade má prednosť pri povolení na prevádzku nájomných automobilov.“ SZOJKA, L. *Začiatky...*, s. 139.

32 Štátny archív (ďalej ŠA) v Košiciach, f. Priemyselné živnostenské inšpektoráty na východnom Slovensku 1899 – 1938 (ďalej PŽI VS 1899 – 1938), šk. 23, č. 6926/1930, O koncesiách prevádzania živnosti autodrožkárskeho.

33 ŠA v Košiciach, f. PŽI VS 1899 – 1938, šk. 23, Dopravné živnosti.

čenia uzatvoriť aj nadštandardné havarijné a úrazové poistenie. Poistné taxy boli ešte v 30. rokoch nastavené pre úraz jednej osoby na 50 000 Kč, pre kompletnú poistnú udalosť na 200 000 Kč a pre vecné škody na 10 000 Kč.³⁴

Navyššie bola nepravidelná osobná doprava dodatočne zdanená, pričom výška dane závisela od počtu sedadiel vo vozidle. Štandardný osobný automobil bol teda dodatočne zdanený čiastkou 100 Kč.³⁵ Pomerne vysoké nároky boli kladené aj na technickú a estetickú stránku automobilu, ktorý musel byť riadne označený a vybavený sadzovníkom, umiestneným na viditeľnom mieste. Legislatíva ukladala tiež podmienky na počet prepravovaných osôb a váhový limit batožiny. Taxikár mal navyše prísny zákaz napr. rozvážať poštu mimo zmluvy s príslušným poštovým úradom a mal povinnosť bezplatne prepraviť policajných príslušníkov v prípade rýchleho zásahu,³⁶ čo opätovne dokladá nedostatočnú motorizáciu pošty a polície na Slovensku.

Dôležitým aspektom prevádzky taxíkov boli jazdné tarify. Tie neboli spočiatku nijako výrazne regulované a taxikári si ich nastavovali pomerne živelne, čo viedlo k početným sťažnostiam zo strany cestujúcich. V Bratislave boli od roku 1928 pre verejnú mestskú dopravu stanovené tarify v rozmedzí od 1, 20 Kč do 2 Kč,³⁷ pričom základná jazdná sadzba v taxíku za jeden kilometer bez príplatkov bolo od príslušného roku 5 Kč. Je preto prirodzené, že cestujúci využívali viac služby verejnej mestskej dopravy. Regulácia taxikárskych taríf prešla následne pod dôslednejší dohľad mestských samospráv. Na tomto základe vydala napr. Žilina v roku 1925 tzv. mestský dopravný štatút, ktorý reguloval osobnú, ale aj nákladnú dopravu v meste, pričom kopíroval štatút Moravskej Ostravy a Brna.³⁸

Pre taxislužby v Bratislave bolo kľúčovým opatrením povinné zavedenie taxametrov z rokov 1927 – 1928, ktorého súčasťou bolo aj komplexné zjednotenie jazdných taríf na základe tzv. „pražskej sadzby“.³⁹ Pre porovnanie možno uviesť, že v Prahe boli taxametre zavedené už v roku 1921. V tom čase bola na jej území prevádzkovaná približne stovka taxikárskych živností a do roku 1928 tam stúpol počet taxikárskych koncesií na 1200 (!), pričom reálne ich bolo prevádzkovaných asi 900.⁴⁰ V Bratislave ich bolo k roku 1926 na základe dostupného materiálu evidovaných asi 76.⁴¹ Na základe pražskej sadzby bola základná tarifa u automobilov s kapacitou do a nad 6 sedadiel, 5 Kč za kilometer. Následne sa podľa počtu sedadiel v automobile, podľa „pásma“ cieľovej jazdy (mesto, mimo mesta) a podľa toho či išlo o dennú alebo nočnú jazdu účtovali sadzby I. až III. v rozmedzí od 3 do 6 Kč pre automobily s počtom sedadiel nižším ako 6. Pri viac ako 6-sedadlových automobiloch to boli sadzby od 4 do 8 Kč. Príplatky sa

34 ŠA v Košiciach, f. PŽI VS 1899 – 1938, šk. 23, č. 16.775/1935, Žiadosť o koncesiu na nepravidelné dopravy osôb jedným automobilom.

35 BIELIK, Jakub. Taxislužby v Žiline v rokoch 1918 – 1939. In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina: Považské múzeum v Žiline, 2015, s. 77.

36 ŠA v Košiciach, f. PŽI VS 1899 – 1938, šk. 23, č. 3313/1930.

37 KAVACKÝ, Matej. *História bratislavskej MHD v rokoch 1927 – 1937* [online]. [cit. 19.7.2017]. Dostupné na internete: <<https://imhd.sk/ba/doc/sk/10032/Historia-bratislavskej-MHD-v-rokoch-1927-az-1937>>

38 BIELIK, J. *Taxislužby...*, s. 77.

39 ŠA v Bratislave, f. Bratislavská župa (ďalej BŽ), šk. 236, č. 34.815/27, Protokol o porade o ustálení sadzieb pre prenájomné povozy.

40 ŠTEMBERK, Jan. *Fenomén cestovného ruchu: Možnosti a limity cestovného ruchu v meziválečnom Československu*. Praha: Nová tiskárna Pelhřimov, 2009, s. 138.

41 *Sport und Auto*, 1926, roč. 3, č. 12, s. 6.

účtovali za batožinu ťažšiu ako 10 kg (5 Kč) a za prepravu psa (5 Kč). Sadzba za stojné bola stanovená na 20 Kč za každú začatú hodinu.⁴²

Samotní taxikári vnímali toto opatrenie ako faktor, ktorý „*pozdvihol ich podnikanie a pomery sa (vdaka nemu) začali stabilizovať*“.⁴³ Jednotné jazdné tarify a používanie viditeľných a v noci osvetlených taxametrov však ocenili vo väčšej miere hlavne cestujúci, ale napriek tomu nepredpokladáme, že by si v praxi taxikári nevyrobili „niečo bokom“. *Vyhľadška o najnovších sadzbách a živnostensko-polícajnej úprave pre živnosť verejnej dopravy osôb autodrožkami v Bratislave* vošla oficiálne do platnosti dňa 1. 1. 1928.⁴⁴ Bratislava sa prostredníctvom nej síce stala v oblasti prevádzky taxislužieb určitým „modelom“ pre následný vývoj právnej regulácie tohto druhu podnikania na Slovensku, ale do praxe sa zníženie a zjednotenie jazdných taríf podľa pražskej sadzby dostalo až začiatkom 30. rokov.⁴⁵

Uvedené procesy v živnostenskej taxislužbe sa odohrávali v čase, keď bola v Bratislave po dlhších úvahách spustená autobusová doprava, doplňujúca dovtedajší mestský dopravný systém. V príslušnom roku išlo o 3 autobusové linky. Navyše v rovnakom roku získal dopravný podnik od Mestského notárskeho úradu koncesiu na nepravidelnú rekreačnú autobusovú dopravu v meste a mimo neho.⁴⁶ Z uvedeného sa dá vycítiť zámer dopravného podniku expandovať nie len v kontexte urbanisticky sa rozrastajúceho mesta, ale aj za účelom konkurovania taxikárskej a živnostenskej nepravidelnej autobusovej doprave, čo sa mu vzhľadom na výšku jazdných taríf do značnej miery darilo. Do roku 1935 expandovala mestská autobusová doprava v Bratislave o ďalších 6 liniek. Napriek tomu, že sa autobusy ako doplnkový druh dopravného systému v meste z hľadiska prepravy osvedčili, problém nastal s ich rentabilitou, čo viedlo k rôznym technicko-organizačným úpravám, ako napr. zavádzanie úspornejších drevoplynových generátorov, či rôzne úľavy na cestovnom.⁴⁷ Tieto úpravy sa ukázali ako efektívne keďže autobusová doprava zostala až do roku 1938 pevnou súčasťou mestského dopravného systému v Bratislave. Živnostenská taxislužba si aj napriek relatívne dynamickej expanzii motorizmu v 30. rokoch naproti tomu udržala status len doplnkovej, ale v kontexte mestského dopravného systému aj nezávislej dopravy.

Apendix: Krátky náhľad do živnostenskej taxislužby mimo Bratislavu

V snahe dôsledne zmapovať rozvoj osobných taxikárskych živností na Slovensku počas medzivojnového obdobia narážame na značný problém v podobe fragmentovaného materiálu, z ktorého možno získať len torzovité údaje. Na základe dostupného materiálu je do roku 1929 doložená približne stovka osobných taxikárskych živností na Slovensku, avšak vzhľadom na absenciu komplexných údajov mohol byť ich reálny

42 ŠA v Bratislave, f. BŽ, šk. 236, č. II. A. 9127/26; č. 42456 prez./1927, *Vyhľadška*. Najnovšie sadzby a živnostensko-polícajná úprava pre živnosť verejnej dopravy osôb autodrožkami v Bratislave.

43 *Autojournal*, 1938, roč. 13, č. 10, s. 13.

44 Cit. z predmetnej vyhlášky: „*Všetky vozy k dopravě osob používáné, musia byť opatrené taxametrami tak sriadzenými, aby správne sadzby dľa ktorejkoľvek z tried i poplatok počiatočný i dobu čakania v celkovej sume na konci jazdy vykazovali a aby všelijaké zmeny a machinácie s nimi boli vylúčené. (...) Taxametry musia byť tak pripevnené, aby osoba dopravovaná mohla ich za jazdy bez námahy sledovať a preto musia byť za šera, alebo tmy byť pri jazde osvetlené.*“ ŠA v Bratislave, f. BŽ, šk. 236, *Vyhľadška o najnovších sadzbách a živnostensko-polícajnej úprave pre živnosť verejnej dopravy osôb autodrožkami v Bratislave*.

45 *Slovák*, 1932, roč. 13, č. 14, s. 5.

46 KRÁL, M. – HABARDA, D. *100 rokov...*, s. 41.

47 KRÁL, M. – HABARDA, D. *100 rokov...*, s. 43.

počet dvoj, až trojnásobný. Ako bolo uvedené, v Bratislave a jej blízkom okolí bolo z doloženého počtu evidovaných 76 taxikárskych živností.⁴⁸ Pre východné Slovensko 20, pričom údaje z viacerých regiónov úplne absentujú. Na základe záznamom priemyselných živnostenských inšpektorátov pre východné Slovensko, bolo 8 osobných taxikárskych živností evidovaných v Sečovciach, 4 v Trebišove, 1 v Slovenskom Novom Meste, 1 v Úhornej, 1 v Hriadkach, 2 v Smolníku, 1 v Medzeve, a 1 v Mníšku nad Hnilcom.⁴⁹ Pre Košice nie sú taxikárske živnosti tiež dôkladne doložené. Napriek tomu, že začiatky taxislužby v Košiciach sú doložené už do roku 1910,⁵⁰ v 20. rokoch evidujeme pôsobenie len dvoch dopravných účastinárskych spoločností s prevádzkou zmiešanej dopravy. Obe disponovali navyše vlastnými servisnými dielňami a viacerými osobnými automobilmi, ktorých presný počet však nie je známy.⁵¹

Hoci nástup hospodárskej krízy spôsobil rušenie živností tohto typu, platí oproti predošlému obdobiu ich kvantitatívny nárast, ktorý súvisel s najvyššou pravdepodobnosťou so sériou „ozdravných“ opatrení v motorizme.⁵² Priamu komparáciu je však možné urobiť len v prípade vybraných lokalít východného Slovenska. V 30. rokoch tu k pôvodnému počtu pribudlo celkovo 17 taxikárskych živností. Nárast je evidovaný o 4 v Sečovciach, o 6 v Trebišove a o 2 v Smolníku. Prírastok evidujeme taktiež v Gelnici (1), Švedlári (1), Kochanovciach (1), Malom Ruskove (1) a v Jasove pri Košiciach (1).⁵³ Nárast v Hnileckej kotline možno zdôvodniť pravdepodobne tým, že železničná trať Margecany – Červená Skala bola do prevádzky odovzdaná až v roku 1936. V polovici 30. rokov je evidovaných ďalších 247 taxikárskych živností. Z uvedeného pripadalo na okres Banská Bystrica 34,⁵⁴ Banská Štiavnica 8,⁵⁵ Brezno 10,⁵⁶ Dolný Kubín 2,⁵⁷

48 *Sport und Auto*, 1926, roč. 3, č. 12, s. 6.

49 ŠA v Košiciach, f. PŽI VS 1899 – 1938, šk. 23, Dopravné živnosti.

50 GAŠPAR, Ján – BLAŠKOVÁ, Eleonóra – MIHÓKOVÁ, Mária. *Lexikón Košičanov: 1848–1938. 1. diel, A–I*. Košice: Equilibria, 2014, s. 332–333. HROMULÁKOVÁ, Katarína. *Mentalita a životný štýl šľachty po roku 1918 na príklade vybraných rodov východného Slovenska* [Diplomová práca]. Košice: Katedra histórie Filozofickej fakulty UPJŠ v Košiciach, 2017, s. 27.

51 ŠA v Košiciach, f. Krajský súd – firemný register (ďalej KS – FR), šk. 1, inventárne číslo (ďalej inv. č.) BX 955, Dávid Sternschuss a synovia; inv. č. BXL1019, Východoslovenský autodopravný a dovozný podnik, účastinárska spoločnosť.

52 Išlo o rôzne časovo obmedzené daňové a poistné úľavy či katalógové zľavy týkajúce sa vybraných automobilových modelov na domácom trhu. Výška daňových či poistných úľav súvisela od zdvihového objemu motora a katalógové zľavy boli stanovené na fixnú výšku 6 %. Blížšie k problematike hospodárskej krízy a jej dopadov na osobný automobilizmus na Slovensku pozri: JANČURA, Mikuláš. Vplyv svetovej hospodárskej krízy na rozvoj osobného automobilizmu na území Slovenska v československom kontexte. In: TOKÁROVÁ, Zuzana – PEKÁR, Martin (Eds.). *Človek spoločnosť, doba: Stretnutie mladých historikov III*. Košice: Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2014, s. 175–182.

53 ŠA v Košiciach, f. PŽI VS 1899 – 1938, šk. 23, Dopravné živnosti.

54 Slovenský národný archív (ďalej SNA), f. Obchodná a priemyselná komora Banská Bystrica (ďalej OPK BB), šk. 374, inv. č. 9428. Z vykázaného počtu dopravcov nie je uvedený presný údaj o autodrožkách.

55 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 1168/1934.

56 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 158/934. Z vykázaného počtu osobných dopravcov nie je vykázaný presný počet autodrožiek.

57 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 79/1934.

Krupina 1,⁵⁸ Kremnica 0,⁵⁹ Levice 33,⁶⁰ Liptovský sv. Mikuláš 20,⁶¹ Lučenec 4,⁶² Modrý Kameň 11,⁶³ Námestovo 5,⁶⁴ Prievidza 3,⁶⁵ Revúca 15,⁶⁶ Rimavská Sobota 22,⁶⁷ Rožňava 25,⁶⁸ Ružomberok 25, Trstená 7,⁶⁹ Vráble 4,⁷⁰ Zlaté Moravce 10⁷¹ a Želiezovce 6.⁷² Osobitne v Žiline bolo v sledovanom období evidovaných cca 12 taxikárskych živností.⁷³ Vzhľadom na neúplnosť a torzovitost' materiálu možno predpokladať, že reálny počet mohol byť dvoj až trojnásobne vyšší, čo potvrdzujú aj údaje ministerstva dopravy, ktoré k roku 1938 na Slovensku uvádza 1121 osobných automobilov používaných v osobnej živnostenskej doprave.⁷⁴

Záver

Živnostenská taxislužba je jedným z indikátorov posunu v používaní osobných automobilov smerom od vyjadrenia prestíže k prostriedku každodennej potreby. Taktiež sa však profilovala ako súčasť mestských a prímestských dopravných systémov, ale oproti štandardnému systému verejnej dopravy disponovala viacerými špecifikami, ktoré jej prepožičali osobitné postavenie. Primárne ide o nepravidelnosť, nehromadnosť a špecifické legislatívne vymedzenie. Taxíky sa v systémoch verejnej mestskej dopravy na území Slovenska začali ojedinele objavovať už pred prvou svetovou vojnou, ale relatívne dynamický nárast zažili až od polovice 20. rokov. Na príklade medzivojnovej Bratislavy sme však preukázali, že v plne rozvinutom systéme verejnej mestskej dopravy, ktorý z hľadiska jazdného zvršku zahŕňal širšie spektrum dopravných prostriedkov, boli taxíky aj napriek nezávislosti doplnkovou dopravou. Z hľadiska prevádzky taxíkov sa však Bratislava vďaka povinnému zavedeniu taxametrov a zjednoteniu jazdných taríf, stala určitým „modelom“ pre následnú právnu reguláciu tohto moderného podnikania na Slovensku.

58 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 144/1934.

59 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 1412/1934, Okresné živnostenské spoločenstvo v Kremnici, soznam živnostníkov.

60 SNA, f. OPK BB, šk. 374, príloha k spisu č. 169/934. Z vykázaného počtu nie je jasné koľko z nich prevádzkovalo osobnú dopravu.

61 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 344/1934. Z vykázaného počtu dopravcov nie je uvedený presný údaj o autodrožkách.

62 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 301/934.

63 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 147/1934.

64 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 171/1934, Soznam živností z okresu Námestovského.

65 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 227/934.

66 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 131/1934.

67 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 362/34, Výkaz všetkých členov okresného živnostenského spoločenstva v Rimavskej Sobote, dľa stavu z 10. 3. 1934.

68 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 1141/1934.

69 SNA, f. OPK BB, šk. 374, príloha k spisu č. 2273/1934, Členská evidencia.

70 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 188/1934, Okresné smiešané živnostenské spoločenstvo Vráble, opis evidencie členov podľa živností.

71 SNA, f. OPK BB, šk. 374, bez čísla a signatúry, Okresné živnostenské spoločenstvo Zlaté Moravce, Menoslov.

72 SNA, f. OPK BB, šk. 374, č. 3264, Živnostenské spoločenstvo Želiezovce, zoznam živnostníkov.

73 BIELIK, J. *Taxislužby...*, s. 77-78.

74 NA Praha, f. MD, šk. 707, Príloha II k spisu č. 67616, Stav motorových vozidel v roce 1938.

ZOZNAM PRAMEŇOV

Národní archiv Praha, fond Ministerstvo dopravy
 Slovenský národný archív, fond Obchodná a priemyselná komora Banská Bystrica
 Štátny archív v Bratislave, fond Bratislavská župa
 Štátny archív v Košiciach, fond Priemyselné živnostenské inšpektoráty na východnom Slovensku
 Štátny archív v Košiciach, fond Krajský súd – firemný register

Statistická příručka Republiky Československé 2, Praha: Státní úřad statistický, 1925.

Autojournal 1938
 Slovák 1930, 1932
 Sport und Auto 1926, 1929

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

- BIELIK, Jakub. Taxislužby v Žiline v rokoch 1918 – 1939. In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2015, s. 75-80.
- GAŠPAR, Ján – BLAŠKOVÁ, Eleonóra – MIHÓKOVÁ, Mária. *Lexikón Košičanov : 1848 – 1938. 1. diel, A – I*. Košice : Equilibria, 2014, 484 s.
- HLAŤAČKA, Milan. Mobilita, doprava, cestovanie, turizmus – zamyšlení nad pojmy a jejich rolí ve společnosti. In: JAKUBEC, Pavel (Ed.). *Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Referáty z vědecké konference konané ve dnech 17. – 18. dubna 2015 v Mladé Boleslavi. Z Českého ráje a Podkrkonoší – supplementum 17*. Semily; Turnov; Jičín : Státní okresní archiv Semily; Pekařova společnost Českého ráje v Turnově, 2016, s. 11-24.
- HOFFMAN, Petr. Státní autobusová poštovní doprava na Slovensku v letech 1919 – 1932. In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2015, s. 103-116.
- HROMULÁKOVÁ, Katarína. *Mentalita a životný štýl šľachty po roku 1918 na príklade vybraných rodov východného Slovenska* [Diplomová práca]. Košice : Katedra histórie Filozofickej fakulty UPJŠ v Košiciach, 2017, 74 s.
- JANČURA, Mikuláš. Vplyv svetovej hospodárskej krízy na rozvoj osobného automobilizmu na území Slovenska v československom kontexte. In: TOKÁROVÁ, Zuzana – PEKÁR, Martin (Eds.). *Človek, spoločnosť, doba : Stretnutie mladých historikov III*. Košice : Univerzita Pavla Jozefa Šafárika v Košiciach, 2014, s. 175-182.
- JURIKA, Ľubomír – ŠESTINA, Viliam a kol. *100 Jahre Strassenbahnen in Bratislava*. Bratislava : Alfa Konti, 1995, 231 s.
- KAVACKÝ, Matej. *História bratislavskej MHD v rokoch 1927 – 1937* [online]. [cit. 19.7.2017]. Dostupné na internete: <<https://imhd.sk/ba/doc/sk/10032/Historia-bratislavskej-MHD-v-rokoch-1927-az-1937>>
- KRÁL, Milan – HABARDA, Dušan. *100 rokov mestskej hromadnej dopravy v Bratislave*. Bratislava : Perfekt, 1995, 118 s.
- POLAK, Jerzy. *Historia Bielskiego tramwaju (1895 – 1945)*. Bielsko-Biala : Muzeum Okręgowie w Bielsku-Białej, 1998, 219 s.
- POPELKA, Petr. *Zrod moderní dopravy : Modernizace dopravní infrastruktury v rakouském Slezsku do vypuknutí první světové války*. Ostrava : Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2013, 312 s.
- SABOL, Miroslav. *Dejiny dopravy na Slovensku 1938 – 1948 (1950) : Jej hranice a limity*. Bratislava : Veda, 2015, 299 s.
- SZOJKA, Ladislav. Začiatky automobilovej a taxíkovej dopravy v Prešporoku. In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku II*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2017, s. 135-140.
- ŠTEMBERK, Jan. *Automobilista v zajetí reality : Vývoj pravidel silničního provozu v českých zemích v první polovině 20. století*. Praha : Univerzita Karlova v Praze, Karolinum, 2008, 174 s.

- ŠTEMBERK, Jan. *Fenomén cestovního ruchu : Možnosti a limity cestovního ruchu v meziválečném Československu*. Praha : Nová tiskárna Pelhřimov, 2009, 300 s.
- TATRANSKÝ, Adam. *Storočie košických električiek : 1913 – 2013*. Brno : ProTrams, 2013, 230 s.
- ZÁVODNÁ, Michaela. *Koleje a město : Problematika městské kolejové dopravy ve vybraných moravských a slezských městech v letech 1850 – 1918*. České Budějovice; Ostrava : Ostravská univerzita, Filozofická fakulta, 2016, 326 s.
- ZÁVODNÁ, Michaela. Městská kolejová doprava jako společenský fenomén (přelom 19. a 20. století). In: ŠIMKO, Peter (Ed.). *Dejiny cestnej dopravy na Slovensku I*. Žilina : Považské múzeum v Žiline, 2015, s. 65-74.