

Pragovka pro sokolský slet. Autobusy Praga NDO v Praze – Díl I.

10.06 2023 19:49, Libor Hinčica, Autobusy

Dopravní podnik hl. m. Prahy získal do sbírek svého podnikového muzea další unikátní autobus v podobě poválečného vozu Praga NDO. V letošním roce se jedná už o druhý exemplář značky Praga, který se podařilo zachránit – v lednu byla přepravena do depozitu skříň autobusu Praga NO z roku 1929 původního pražského evidenčního čísla 49.

Cesta k vozům NDO pro Prahu

Připomeňme, že první autobusy značky Praga se objevily ve službách tehdejších Elektrických podniků hl. m. Prahy již v roce 1925 v podobě dvou vozů Praga N, na něž už od následujícího roku navázaly dodávky inovovaného typu Praga NO se sníženým rámem, kterých bylo do roku 1930 zařazeno 48, čímž se stala značka Praga na nějakou dobu nejpočetněji zastoupeným výrobcem v autobusové flotile Elektrických podniků. Nicméně hodí se uvést, že ačkoli vozidla nesla pojmenování dle dodavatele podvozkové části, výroba skříní probíhala, jak to bylo v té době zcela běžné, u různých karosářů. Přímo v Pragovce vzniklo například kompletně jen 10 z 48 „en óček“.

V průběhu 30. let se Praha orientovala především na nákup kapacitnějších autobusů z produkce Tatrovky (rozdíl v obsaditelnosti mezi vozy NO a Tatra 24 činil celých 20 osob). Pragovek bylo zařazeno do druhé světové války už jen 15, všechny v letech 1937–38. Třináct z nich reprezentovalo městské vozy Praga TOV (též někdy označované jako Praga TO II), další dvě byly vyhotoveny se speciálně karoserií (rovněž na poměrně mohutných podvozcích Praga TO) pro zájezdový provoz a vyhlídkové jízdy (dobovou terminologií autokary). V době okupace se Praha žádných nových vozidel

nedočkala, naopak jich měla kvůli postupnému oklešťování rozsahu provozu nadbytek, takže byla dokonce přinucena část autobusů odevzdat tehdejším Českomoravským drahám.



Původní provedení křivek automobilů (a autobusů) Praga ND(O) ukazuje tento záběr jednoho z prvních vyrobených valníků. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

Po skončení války se pak autobusový provoz nacházel v opravdu tristním stavu. Třebaže v prosinci roku 1945 bylo vykazováno ve stavu Elektrických podniků celkem 78 autobusů (včetně čtyř zájezdových/vyhlídkových), provozní byla zhruba polovina, což bylo dáno všeobecným nedostatkem náhradních dílů, paliv a pneumatik. Ze zrekvírovaných autobusů obdržela Praha patrně pouze jediný vůz Deutz-Büssing (podle některých zdrojů šlo o vozidla dvě, mimoto existuje z roku 1950 ještě zmínka o voze značky Saurer, avšak bez bližších údajů o jeho původu), což nemohlo dorovnat válečné ztráty ani v symbolické rovině. Z uvedených důvodů se autobusová doprava v Praze obnovovala jen velmi pozvolna a některé oblasti byly z plánů na dopravní obslužnost autobusovou dopravou zcela vyškrtnuty (nadále se nepočítalo se zajížděním autobusů do centra města, byť zde před mobilizací v roce 1938 denní i noční linky běžně jezdily). Autobusům byla přisouzena role přepravy pasažérů do okrajových částí města s ukončením v blízkosti tramvajových či trolejbusových tratí.

Teprve v roce 1946 byl obnoven provoz alespoň ve válečném rozsahu, navíc až do 25. 8. 1946 šlo o výpravu jen v pracovních dnech. Z hlediska počtu přepravených cestujících byl předválečný počet v autobusové dopravě překonán až v roce 1951, počet vozových kilometrů v roce 1952, počet vypravených vozů na linky v roce 1956 a inventární stav dosáhl předválečné úrovně dokonce až v roce 1960 (!). To nicméně odpovídalo tehdejšímu plánování, které jednoznačně upřednostňovalo užití domácích zdrojů energie, což byla v pojetí Československa elektřina. Namísto rozšiřování sítě městských autobusů se tak malovaly do map trasy budoucích tramvajových a trolejbusových tratí,

z nichž část byla do poloviny 50. let skutečně uvedena do provozu, poté národní hospodářství zkolabovalo i v otázce zajištění energetických zdrojů a rozvoj veřejné dopravy prakticky na celé období padesátých let takřka zamrzl. Hodí se však uvést, že ve stejné době sílila role linkové dopravy zajišťované ČSAD, přičemž v mnoha relacích autobusy ČSAD doplňovaly či přímo suplovaly přepravní nabídku městských linek.

Z hlediska obnovy vozového parku vyčnívá v poválečném období rok 1948, kdy se podařilo do provozu zařadit rovnou padesátku nových autobusů typu Praga NDO, z nichž se jeden v květnu 2023 vrátil ke svému někdejšímu vlastníkovi coby muzejní kousek.



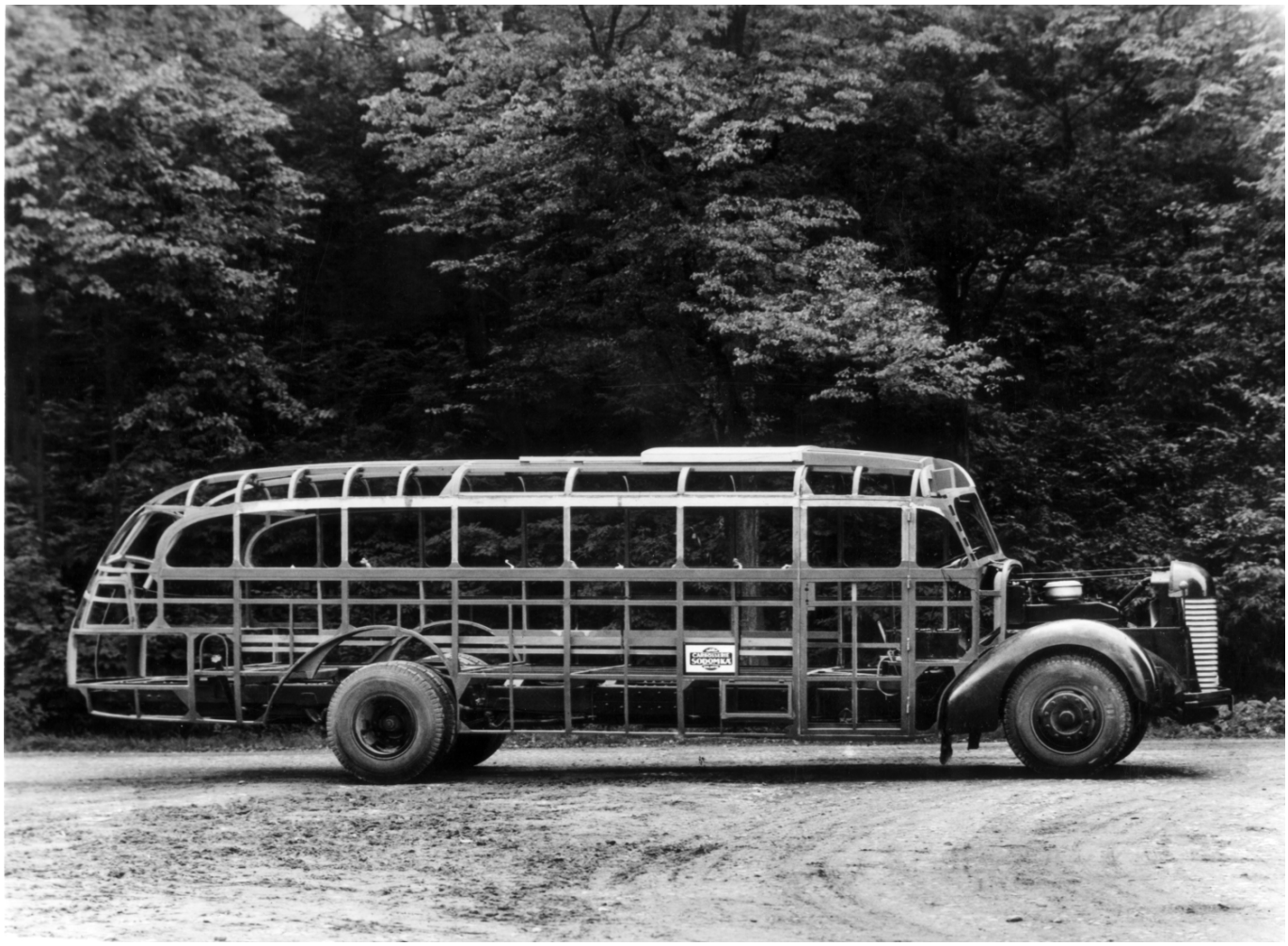
Prvním odběratelem autobusů Praga NDO se stalo Brno. Na snímku vidíme jeden z vozů druhé série z roku 1939. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

Výroba vozů Praga NDO do konce války

Autobusy Praga NDO byly vyráběny v té době obvyklým způsobem stavby karoserie na připravený podvozek osazený motorem (zpravidla i s kapotáží), přičemž výrobu bylo možné zajistit tradičně u několika karosářů. Základem se stal podvozek Praga ND určený pro nákladní automobily, jejichž první kusy začaly vznikat na podzim 1937 a dokončeny byly v březnu 1938. První dodávka zahrnovala jen tři nákladní automobily.

Hodí se uvést, že v literatuře lze někdy nalézt jako počátek výroby nákladních vozů Praga ND i starší letopočty. Jedná se o chybu způsobenou skutečností, že starší typ Praga N byl po aplikování dieselového motoru (od roku 1931) označován někdy také jako typ ND. Konstrukčně se ale jednalo o odlišnou koncepci a příchod nového podvozku je opravdu datován až přelomem let 1937/38.

Z pohledu zaměření našeho článku jsou nejzajímavější upravené podvozky Praga NDO s níže položeným rámem určeným primárně pro stavbu autobusových karoserií. Mezi květnem a listopadem 1938 bylo vyrobeno padesát podvozků ND, z nichž šest odpovídalo provedení NDO. Pravděpodobně v karosárně Sodomka ve Vysokém Mýtě na nich bylo postaveno šest autobusových skříní (všechny ještě levostranné), z toho dvě v provedení autokaru, které zamířily k provozovateli městské autobusové dopravy do Brna, jež vozy označil ev. č. 30 až 35. O rok později k nim dokoupil dalších osm vozů (tentokrát již pouze v městském provedení), které nesly ev. č. 36–43 (zde již prokazatelně s karoserií Sodomka).



Kostra autobusu Praga NDO v provedení od Josefa Sodomky. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

V té době Praga akorát aplikovala do výrobního programu designovou inovaci, která byla přejata vedle typu ND(O) i na střední (typ SND) a malý (RN, potažmo RND) nákladní automobil/autobus, což vozům propůjčilo charakteristické zaoblené křivky blatníků předních kol, kapotáže motoru i šípového skla s tenkým středovým sloupkem. Proto se vozidla pro Brno, byť je odděloval pouze rok, designově značně odlišovala.

V období druhé světové války se produkce Pragovky soustředila především na válečnou produkci (okupanti využívali místní znalosti výroby pásových vozidel), přesto do května 1941 stihlo vzniknout i 28 autobusů NDO, jež karosovaly podniky Josefa Sodomky a přímo Pragovka. V roce 1940 získala dva vozy (s karoserií Praga) Autodopravní akciová společnost Praha (využívající zkratky ASA, později ASD), jež po neúspěšném období na počátku 20. let, kdy měla exkluzivně zajišťovat provoz autobusové dopravy pro potřeby Prahy (tedy fakticky namísto Elektrických podniků, které samy zavedly autobusový provoz právě až po neúspěchu Autodopravní akciové společnosti od roku 1925),

pokrývala některá příměstská spojení ku Praze. V témže roce obdržely deset karoserií v délkovém provedení (od fy Sodomka) Českomoravské dráhy, které pak přebraly i 15 linkových vozů (z toho dva s pohonem na dřevoplyn; všechny s karoserií Praga), jež byly všechny expedovány v průběhu let 1940 a 1941. Poslední z prozatím nezmíněných osmadvacíti válečných vozů byl vyroben Sodomkou již v roce 1939 pro Elektrické podniky hlavního města, nikoli však Prahy, ale Olomouce (ta si z historických důvodů nárokovala titul hlavního města Moravy, což bylo přeneseno i do prvorepublikového zákonodárství, mimochodem v tomto ohledu stále platném).



Bratislava si objednala autobusy v nezvyklém provedení se středními dveřmi. První série měla pouze neuzavíratelný otvor, další vozy již obdržely čtyřkřídlé dveře. Upravena byla také zadní část karoserie, podobně jako u pražských vozů. Propagační snímek vyobrazuje vůz pro Bratislavu s přívěsem D4 určeným pro ČSD. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

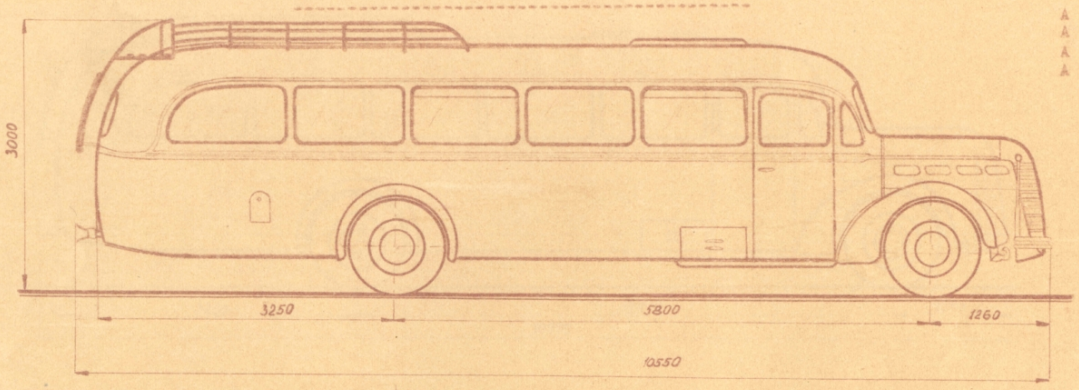
V dalších válečných letech už autobusy NDO nevznikaly, což ale neznamená, že by produkce pro civilní sektor ustala úplně. K zákazníkům například stále putovaly (byť v omezeném množství) nejrozšířenější československé „midibusy“ Praga RN a RND – jen karosárna Sodomka zvládla v letech 1942 až 1945 (resp. do konce roku 1944) vyrobit 162 těchto malých autobusů.

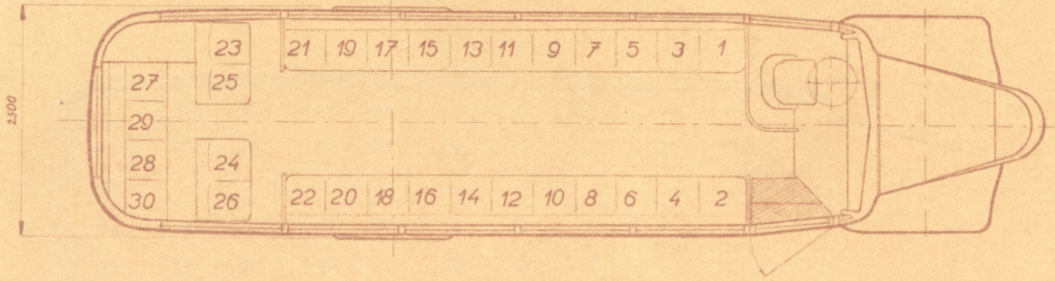
Na samotném konci války – v březnu 1945 – byl závod Pragovky ve Vysočanech stále chrlící techniku pro potřeby německé armády úspěšně bombardován, což sice ustupujícím Němcům zabránilo přebírat další techniku, současně ale zpomalilo náběh poválečné produkce. Přestože se v dopravní literatuře často uvádí, že Praga nebyla schopná kvůli předmětnému zničení hlavního závodu vůbec vyrábět, což měl být údajně důvod, proč se nepřikročilo k novovýrobě navrhovaných trolejbusů pod značkou Praga, skutečnost je poněkud odlišná, protože výrobní program byl poměrně rychle přenesen do sousední haly pro výrobu letadel Junkers (postavené v roce 1942), která paradoxně bombardování ušla a nabízela obstojně vybavené prostory.

3-211-5-00-07

A U T O B U S SODOMKA PRAGA NDO.

A 36 029 +
A 36 115
A 36 117 +
A 36 119





ROK VÝROBY 1947

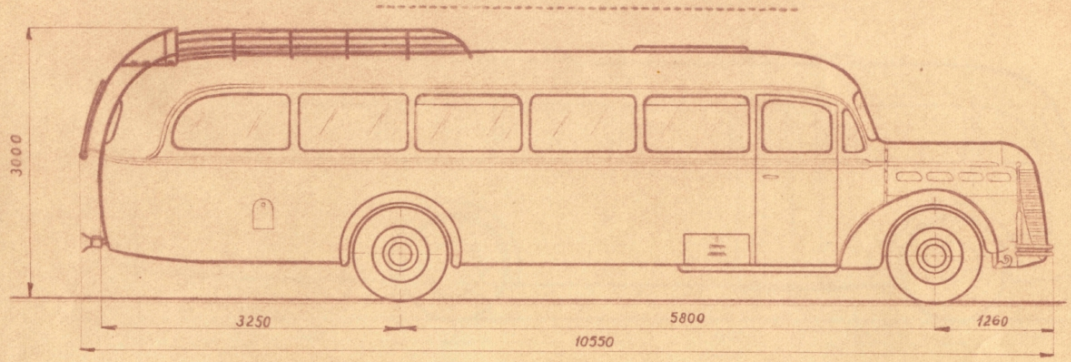
MÍST K SEDĚNÍ **30**

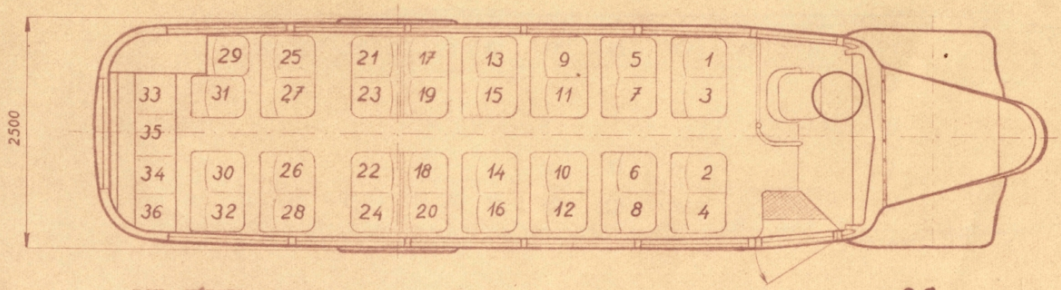
MÍST K STÁNÍ **35**

3-211-5-00-08

A U T O K A R SODOMKA PRAGA NDO.

A 36 116
A 36 120 +
A 36 128





ROK VÝROBY 1948

MÍST K SEDĚNÍ **36**

Autobusy Praga NDO pro ČSD byly po válce vyráběny s příčným i podélným uspořádáním sedadel. (sbírka: 2x archiv Iveco Czech Republic)

Dvouletkové autobusy NDO

Na základě dekretu prezidenta republiky a návazných legislativních opatření byla Praga vyjmuta z majetkové podstaty ČKD (která firmu kdysi založila – podnik nesl originálně název *ČKD, automobilní oddělení Praga, a. s.*) a sloučena společně s podniky Aero, Walter a Letov do jediného celku s názvem Letecké závody, národní podnik, což bylo s ohledem na výrobní program Pragovky poněkud nelogické propojení. Už na podzim 1946 se na výstavě pořádané na Barrandově představil jeden z prvních nově vyrobených nákladních automobilů Praga ND.

Nutno dodat, že produkce typu ND byla vnímána již jako zastaralá, třebaže ještě v době války prošla některými inovacemi, což mj. zvýšilo nosnost z 6 na 7 tun (jako základ se tehdy bralo provedení valníku). Zároveň šlo ale o model, který bylo možné v době všeobecného poválečného nedostatku rychle aplikovat do výroby (což rovněž odporuje tezi o nemožnosti produkce v Pragovce). Program pokračující produkce automobilů a autobusů pod značkou Praga na podvozcích vyvinutých ještě před válkou byl všeobecně nazýván jako „výběhový“, a tedy dočasný. Montáž nových autobusů byla do značné míry dirigována dvouletým hospodářským plánem pro léta 1947–48, který vláda schválila v říjnu 1946. V případě malých vozů RN, resp. v dieselové verzi RND, bylo plánováno vyrobit jen pro rok 1947 rovné tři stovky vozů a o rok později dokonce 500 autobusů. Do plánu se však dostaly také autobusy s větší přepravní kapacitou postavené na podvozcích NDO.



Jeden z válečných autobusů Praga NDO určený pro potřeby tehdejších protektorátních drah (Českomoravských drah) s pohonem na plyn. (sbírka: Ing. Jan Černý)

Tyto autobusy byly určeny primárně pro potřeby Československých státních drah (jako zákazník figurovalo ministerstvo dopravy), přičemž oproti dříve vyráběným autobusům pro protektorátní Českomoravské dráhy byly tyto vozy konstrukčně zjednodušeny a pro maximalizování počtu přepravených pasažérů u části z nich bylo (pro linkovou dopravu nezvykle) zvoleno podélné uspořádání sedaček (s výjimkou čtyř příčných dvousedadel v zadní části vozu). Prvních dvacet vozů bylo dokončeno do konce června 1947, dalších 70 ve třetím čtvrtletí a posledních 10 ve čtvrtém čtvrtletí roku 1947. ČSD převzaly 95 vozů, zbylých 5 s netradičním řešením vstupu uprostřed karoserie (bez dveří) převzala Bratislava (ev. č. 21–25).

Další vozy pro Bratislavu – už s čtyřkřídlými dveřmi a s upravenou zadní částí karoserie podobnou té, jež byla uplatněna na vozidlech pro Prahu (viz dále) – karosoval Sodomka ještě v roce 1948, kdy dokončil pro slovenskou metropoli 12 autobusů. Jeden vůz z Vysokého Mýta zamířil k Revolučnímu odborovému hnutí Pragovky a 5 bylo vyrobeno pro ČSD. Dalších 46 vozů pro dráhy už postavila rousínovská karosárna, která navíc postavila ještě 6 vozů pro Brno (ev. č. 67–72). Devět vozů měla podle plánu vyrobit i firma Dezort v Plzni, o jejich provozním určení ale nejsou informace, s největší pravděpodobností měly i ony skončit ve službách ČSD, avšak nejspíše zde k novovýrobě vůbec nedošlo. Jelikož se Dezort soustředil na repase starších vozidel, je možné, že příděl výroby devíti vozů byl ve skutečnosti míněn jako provedení devíti generálních oprav válečných vozů NDO.
Z archivních materiálů ale tuto premisu nejsme schopni prozatím potvrdit.

Mimoto bylo v první polovině roku 1948 vyrobeno i 50 autobusů pro tehdejší Dopravní podniky hlavního města Prahy, které všechny karosoval Sodomka. Těm se budeme věnovat už zítra v druhé (a závěrečné) části článku.



Dvojice autobusů Praga NDO Československých drah z poválečné série na náměstí ve Vysokém Mýtě. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

Autor článku děkuje za spolupráci Ing. Janu Černému a panu Zdeňkovi Liškovi, kteří svými připomínkami, korekcemi a nezištným poskytnutím podkladů umožnili dosáhnout shrnutí dosavadních známých poznatků o historii pražských autobusů Praga NDO do tohoto článku. Poděkování dále náleží Ing. Robertu Marovi z archivu DP hl. m. Prahy a paní Martě Arazimové. Zásluhu na vzniku textu pak má jistě i dvojice mužů, která nás již bohužel stihla opustit, avšak bez plodů jejich práce by nebylo možné příspěvek zkompletovat. Konkrétně jde o Jana Arazima a Mgr. Pavla Fojtíka, kterým tímto zároveň autor věnuje vzpomínku.

Url: Pragovka pro sokolský slet. Autobusy Praga NDO v Praze – Díl I.