

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

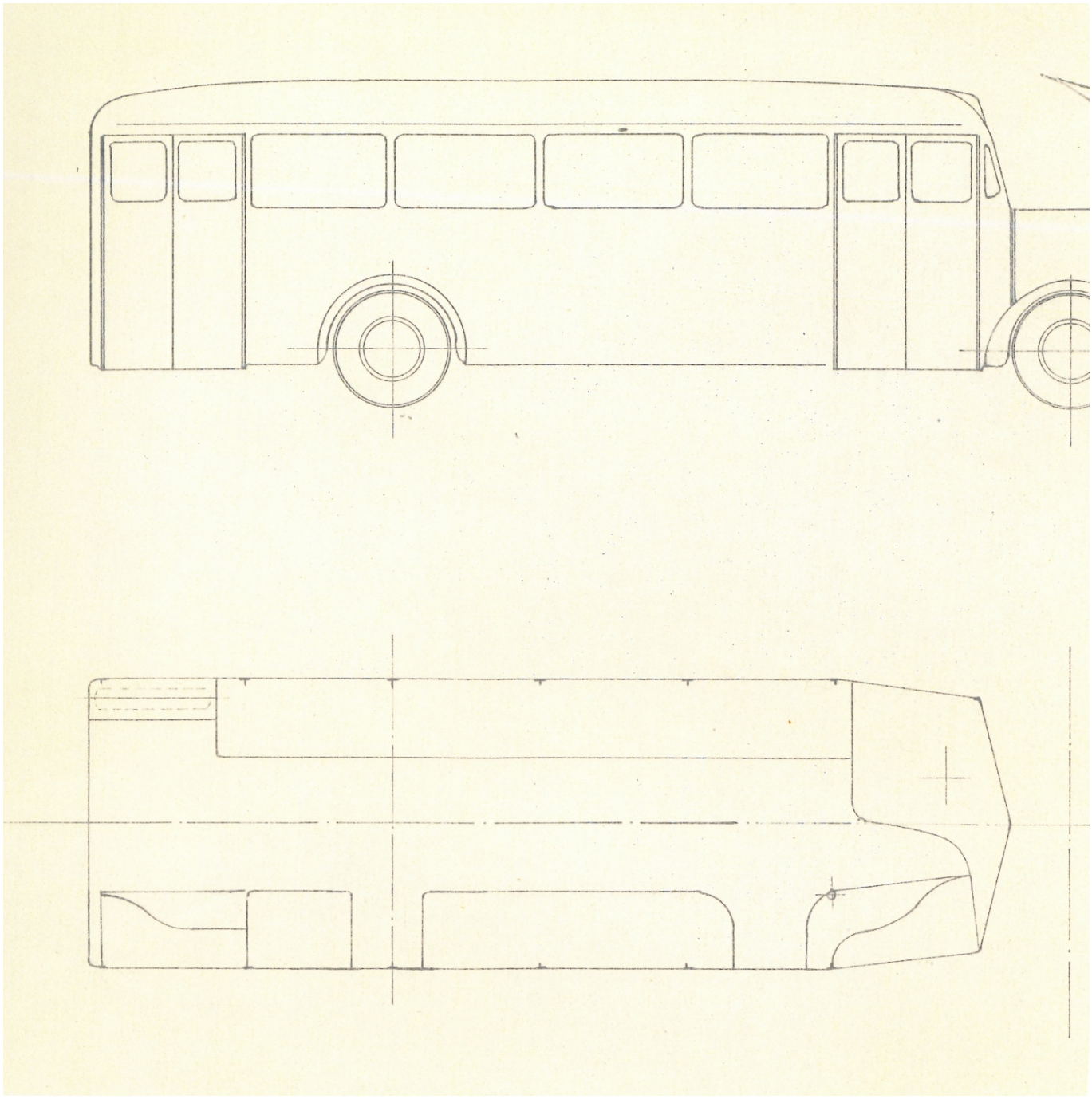
11.06 2023 18:23, Libor Hinčica, Autobusy

Druhý (a závěrečný) díl nás již přenese přímo do Prahy.

Autobusy Praga NDO pro Prahu

Záminkou pro nákup nových autobusů Praga NDO pro Prahu se stal první poválečný (a na dlouhou dobu poslední) všesokolský slet. Ten poslední se uskutečnil v roce 1938, a tak po desetileté přestávce byla očekávána velká účast cvičenců i návštěvníků, přičemž bylo zapotřebí zajistit i odpovídající dopravní spojení. K tomuto účelu byla vybudována před jednu z bran strahovského stadionu i nová trolejbusová trať, jejíž využití ale mohlo být s ohledem na nedostatečné napájení i nízký počet vozidel (dodáno bylo jen 17 nových trolejbusů Tatra 400) omezené a rozhodně by nepostačovalo na pokrytí potřeb návozu a odvozu všech cestujících – vždyť dnes víme, že mezi 19. červnem a 27. červnem 1948, kdy se slet konal, prošlo strahovským stadionem více než 110 000 cvičenců a počet diváků v ochozech byl každý den okolo 200 000.

Tehdejší Dopravní podniky hl. m. Prahy si před vznesením nároku na 50 vozů NDO nejprve jeden krátce odzkoušely. Už 19. 2. 1947 byl na linku F z Vysočan do Kbel nasazen zkušební vůz zapůjčený od Československých státních drah (z garáží ČSD Delta, jež se nacházely v místech dnešního autobusového nádraží na Florenci). S ohledem na to, že ČSD samotné neměly vozidla na rozdávání, musely jim Dopravní podniky na daný den zapůjčit náhradní vůz (jeden z vozů značky Tatra). Praga NDO byla v provozu od 5:48 do 11:30 a od 12:00 do 16:00. Závěrečná zpráva z testování chválila silný motor, který ani při rozjíždění nekouří a nezapáchá, z čehož mělo jít usoudit na dokonalé spalování nafty. Naměřená spotřeba měla činit 33–35 litrů na 100 km.



Jednoduchý návrh karoserie pro Prahu od bratří Lepilů z Rousínova z března 1947. (sbírka: archiv DPP)

Jedním z důležitých bodů testování byla i poloautomatická převodovka systému Wilson s elektropneumatickým řazením. Principiálně šlo o podobný systém, jaký se používá u dnešních moderních autobusů, kdy se nejdříve předvolil rychlostní stupeň a po sešlápnutí spojky došlo k samočinnému přeřazení. Praga získala licenci na výrobu těchto britských převodovek (pojmenovaných podle majora Waltera G. Wilsona sloužícího v první světové válce u námořního letectva) ještě ve 30. letech a používala ji například v legendárních tancích LT-38 (potažmo v německém označení PzKpfw 38(t)). Její výroba byla ukončena až v roce 1972. Převodovky Pragovka montovala i do autobusů NDO, nešlo ale o jejich standardní výbavu. V prodejních knihách Pragovky jsou ale bohužel záznamy k nim vedeny ledabyle – první osazení na autobus pro ČSD by šlo podle nich vsadit až do října 1947, avšak díky záznamu ze zkoušek u DP víme, že jimi musely být osazeny alespoň některé z dříve vyrobených vozů. Testování v únoru 1947 skončilo následujícím hodnocením

poloautomatické převodovky: *„Podle souhlasného názoru všech přítomných jest převodovková skříň „Wilson“ účelnou i pro náš provoz,“* a vozidla s ní byla později vskutku dodána, byť podle dostupných informací měly být převodovky zpočátku v pražských podmínkách poruchové.

Podle korespondence uložené v archivu pražského DP došlo k objednávce autobusových podvozků u Pragovky, potažmo Leteckých závodů, již v březnu 1947, přičemž původně mělo být objednáno jen 25 ks, nicméně ještě v průběhu března se objednávka zvýšila na 50 kusů. Již na počátku března (5. 3. 1947) byl předložen i jednoduchý návrh karoserie, a to od rousínovské firmy bratří Lepilů, jejichž podnik ovšem vozy pro Prahu nakonec nevyrobil. Jaká rošáda se mezi březnem a dubnem 1947 odehrála, zůstává prozatím alespoň u nás v redakci tajemstvím. Z jiných archivních pramenů lze však dovodit, že přání Dopravních podniků na výrobu padesáti karoserií autobusů se ukázalo jako komplikované vzhledem k nutnosti plnění dvouletého plánu a vytížení karosáren. Požadavek na dodání karoserií měl být na příslušném ministerstvu vznesen teprve v dubnu 1947, tedy až po objednání podvozků. Situaci měla navíc komplikovat skutečnost, že Dopravní podniky nechtěly standardizované řešení karoserie „à la ČSD“, ale požadovaly dvoudveřovou městskou karoserii s širokými dveřmi. Tomu už odpovídal i březnový návrh karosárny bratří Lepilů a dvoudveřovou variantou se už na podzim 1946 zabýval i Sodomkův závod, byť nelze prokázat, že by tato aktivita měla nějakou souvislost s pražskou poptávkou. Návrh Josefa Sodomky počítal s napasováním druhých dveří do standardní karoserie (verze pro ČSD), zatímco Praha chtěla dosáhnout úpravy zadní partie tak, aby se zmenšilo její zaoblení, což mělo zaručit lepší podchozí výšku.

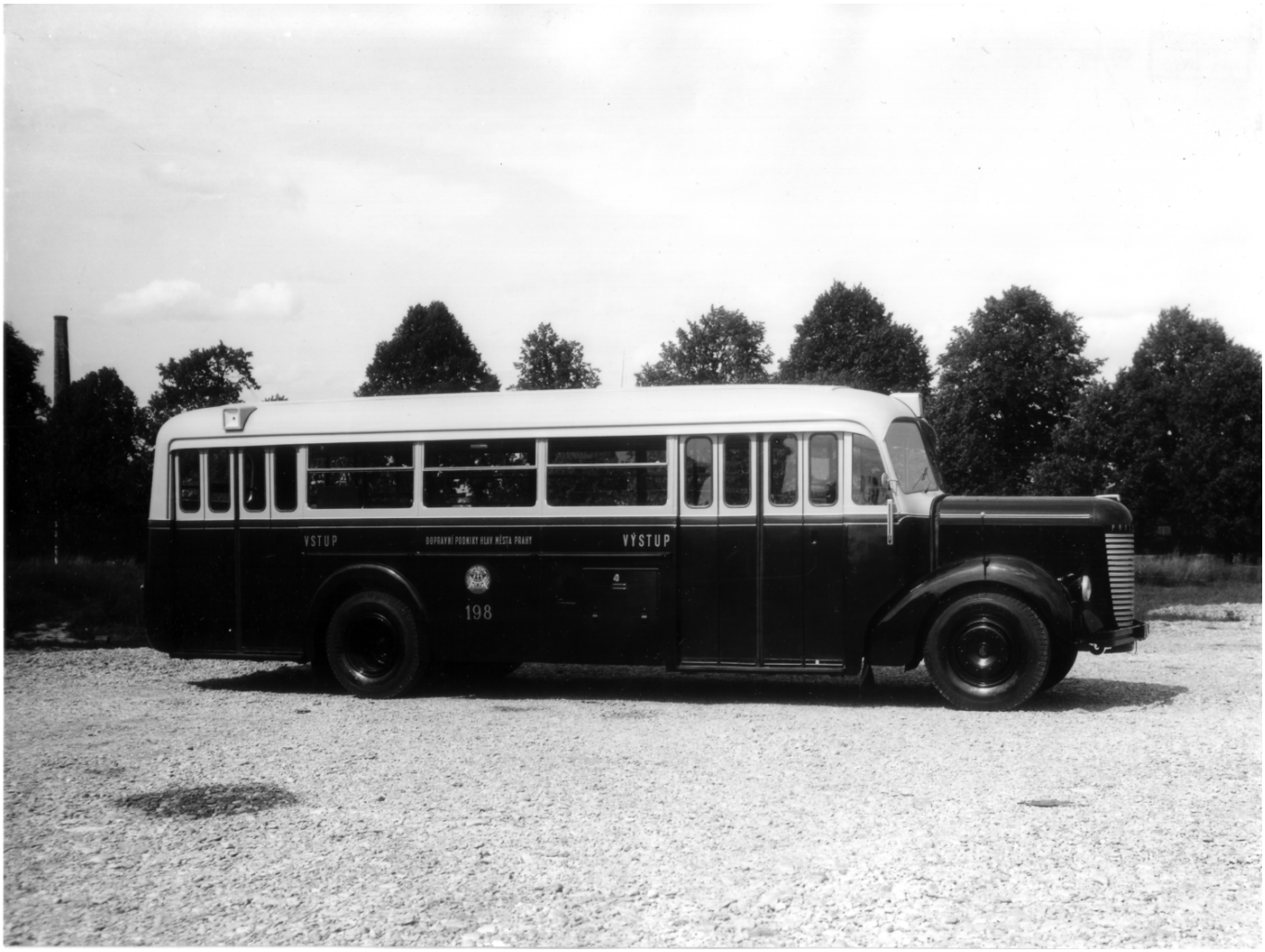


Autobusy Praga NDO na vysokomýtském náměstí. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

V nastalé atmosféře proběhla na jaře série jednání týkající se možností převzetí požadavku ze strany karosářů, která vyvrcholila dohodou, že převážnou část plánovaných dodávek pro státní dráhy pro

rok 1948 převezme Lepilův rousínovský závod (46 ks), což rozvázalo Sodomkovi ruce, a ten tak mohl vyhovět pražské objednávce.

Výroba podvozků začala na podzim 1947 s tím, že původní cena jednoho z nich měla činit 470 000 Kčs. Dopravní podnik ale ještě v listopadu 1947 – krátce před expedicí prvních kusů do Vysokého Mýta – vyrukoval s dalšími upřesněními konfigurace (například na doplnění topných těles z litého hliníku, zesílení zadní části rámu, použití vstřikovacích trysek a elektrické výbavy z Velké Británie atp.), což cenu navýšilo o 27 200 Kčs na vůz. Zaplatit bylo zapotřebí i za převoz do Vysokého Mýta a zpět do Prahy, což vyšlo na 1 800 Kčs. Sto tehdejších korun poté stálo vydání obdoby technického průkazu (certifikátu vozidla). Celková cena za jeden vůz bez karoserie tak činila 499 100 Kčs (pro srovnání: cena bochníku chleba v té době byla 5 Kčs a průměrný dělnický plat byl 725 Kčs).



Autobusy Praga NDO pro Prahu byly dvounápravové vozy určené pro max. rychlost 50 km/h. Délka vozidla činila 9 860 mm, šířka 2 500 mm a výška 2 830 mm. Hmotnost byla uváděna s hodnotou 8 070 kg. Autobus pojal 17 sedících (+ řidiče a průvodčího) a 50 stojících cestujících. Motor byl šestiválcový Praga o objemu 8 850 cm3, jeho výkon činil 91,9 kW. (sbírka: archiv Iveco Czech Republic)

Sodomkův závod si vyjasňoval bližší požadavky s DP až na konci léta 1947. Doložena je porada ve dnech 28. a 29. 8. 1947 ve Vysokém Mýtě, která kromě problematiky autobusů měla řešit i otázku možného karosování trolejbusů (z tohoto důvodu se porady účastnili i zástupci Tatrovky). Porada přinesla odsouhlasení vybraných základních parametrů, mj. jednotné šířky okenních sloupků (56 mm), definování tloušťky oplechování (2 mm), provedení vnitřního obložení (dřevovláknité desky a plechy), podlahy, madel atp. V listopadu 1947 poté Dopravní podniky vyžádaly některé další úpravy,

z nichž nejmarkantnější byla volba čtyřkřídlých mechanicky ovládaných skládacích dveří namísto původně zvažovaných dvoukřídlých pneumaticky ovládaných, doplnění zástěny stanoviště řidiče či pevného stanoviště průvodčího. To navýšilo původně nabízenou cenu za karoserii z 311 500 Kčs na 398 300 Kčs. Jeden vůz tedy celkově (v součtu podvozku s karoserií, dopravou a vydáním certifikátu vozidla) vyšel na 897 400 Kčs.

Dodávky podvozků z Prahy do Vysokého Mýta měly být zahájeny ještě před koncem roku 1947, kompletní autobusy měly být do Prahy podle odsouhlaseného harmonogramu předávány mezi březnem a červnem 1948. Ještě v dubnu 1948 se ale uvádí, že jinak kompletním autobusům stále chybí topení či okna. První autobusy tak byly dodány až v květnu – teprve 22. 5. 1948 došlo k přihlášení prvních třech vozů ev. č. 151, 182 a 190 (autobusy se číslovaly dle pořadí výrobních čísel rámů podvozků, ze závodu ale chodily na přeskáčku). Do začátku všesokolského sletu bylo přihlášeno jen 18 z 50 objednaných vozů, do jeho skončení se podařilo zařadit ještě dalších deset vozů (z toho pět den před jeho skončením). Dodávky pak pokračovaly ještě v červenci a v srpnu, kdy bylo předáno prokazatelně dokonce 12 autobusů (ty poslední byly přihlášeny až 26. srpna!). Vozidla navíc chodila nekompletní a vykazovala celou řadu závad, které musely být odstraňovány v rámci reklamací až během provozu. Autobusy obdržely ev. č. 151–200, na přelomu let 1953 a 1954 ale byly v rámci vnitřní reorganizace přečíslovány na 1–50 (ve druhém obsazení). Šlo o vůbec první nové autobusy v Praze od roku 1938, tedy po dlouhých desíti letech. Kompletní přehled zařazení autobusů Praga NDO uvádí následující tabulka:

Ev. č.	Výrobní číslo	Termín uvedení do provozu (přihlášení pojistky povinného ručení)	Ev. č.	Výrobní číslo	Termín uvedení do provozu (přihlášení pojistky povinného ručení)
151	65 527	22. 05. 1948	**176**	65 552	21. 06. 1948
152	65 528	02. 06. 1948	**177**	65 553	26. 05. 1948
153	65 529	26. 06. 1948	**178**	65 554	16. 06. 1948
154	65 530	19. 07. 1948	**179**	65 555	09. 06. 1948
155	65 531	26. 08. 1948	**180**	65 556	??. ?? 1948
156	65 532	19. 07. 1948	**181**	65 557	26. 08. 1948
157	65 533	09. 06. 1948	**182**	65 558	22. 05. 1948
158	65 534	19. 07. 1948	**183**	65 559	16. 06. 1948
159	65 535	26. 06. 1948	**184**	65 560	??. ?? 1948
160	65 536	26. 06. 1948	**185**	65 561	02. 06. 1948
161	65 537	13. 08. 1948	**186**	65 562	13. 08. 1948
162	65 538	26. 08. 1948	**187**	65 563	26. 05. 1948
163	65 539	26. 06. 1948	**188**	65 564	13. 08. 1948
164	65 540	02. 06. 1948	**189**	65 565	16. 06. 1948
165	65 541	13. 08. 1948	**190**	65 566	22. 05. 1948
166	65 542	07. 07. 1948	**191**	65 567	21. 06. 1948
167	65 543	13. 08. 1948	**192**	65 568	21. 06. 1948
168	65 544	19. 07. 1948	**193**	65 569	02. 06. 1948
169	65 545	07. 07. 1948	**194**	65 570	21. 06. 1948
170	65 546	26. 06. 1948	**195**	65 571	26. 08. 1948
171	65 547	07. 07. 1948	**196**	65 572	09. 06. 1948
172	65 548	16. 06. 1948	**197**	65 573	09. 06. 1948
173	65 549	13. 08. 1948	**198**	65 574	21. 06. 1948
174	65 550	07. 07. 1948	**199**	65 575	26. 08. 1948
175	65 551	09. 06. 1948	**200**	65 576	13. 08. 1948





Dvojice pohledů do interiéru autobusu Praga NDO pro Prahu. Dobře viditelné je originální podélné

uspořádání sedadel, pevné stanoviště průvodčího a zástěna kabiny řidiče. (sbírka: 2x archiv Iveco Czech Republic)

Další vozy Praga NDO pro Prahu?

Po zařazení do provozu a ukončení sletu, kdy klesla nárazová potřeba většího počtu vozidel, mohlo díky dodávce pěti desítek „pragovek“ dojít k náhradě drtivé většiny dosud provozních předválečných vozů, zejména těch s nízkou kapacitou, což byla pro autobusový provoz v Praze výrazná vzpruha. Na druhé straně bylo řešení nákupu autobusů na podvozcích Praga NDO vnímáno i později jako z nouze ctnost, když DP například v korespondenci uváděl: *„(…) K okolnosti, že DP hl. m. Prahy, komunální podnik, zakoupil v roce 1948 50 nových autobusů typu PRAGA NDO, poznamenáváme, že se tak stalo v časové tísni, vyvolané mimořádnou dopravní potřebou v době XI. Všesokolského sletu a s vědomím, že za daných okolností nelze v této lhůtě získati vhodnější typ autobusu.“*

Praha se hodlala v dalších letech ubírat již cestou nákupu moderních autobusů se samonosnou karoserií a motorem umístěným vzadu či pod podlahou, na jejichž vývoji se částečně DP podílely svými připomínkami, zejména pak od roku 1950 zajišťovaly dlouhodobé zkoušky prototypu Škoda 706 RLS-h a od roku 1951 i Škoda 706 ROL. Ve vztahu k autobusům Praga NDO je zajímavé, že Státní plánovací úřad v létě 1949 navrhl, že by mohl pražský DP (od 1. 1. 1949 se již používala singulární forma názvu podniku) získat další autobusy typu Praga NDO, a to coby náhradu za dříve přislíbené městské autobusy Škoda 706 RO, kterých mělo být v roce 1950 vyrobeno podle původních slibů padesát, avšak nikoli jen pro Prahu, ale pro celé Československo. Důvodem k záměně mělo být vytížení závodu Karosa (k přejmenování došlo po zestátnění podniku v roce 1948) exportními zakázkami, což se setkalo s nelibostí pražského DP, který již doufal v dodávky modernějších vozidel a poukazoval ve své odpovědi z 29. 7. 1949 na to, že participuje na vývoji nového městského vozu v úzké spolupráci se Státním plánovacím úřadem a výrobci Karosa a AVIA a se záměnou na typ Praga NDO nesouhlasí.



Uložení rezervy ve schráně na zadním čele u pražského vozu Praga NDO. (sbírka:

Přestože k výrobě dalších autobusů NDO pro Prahu už nedošlo, dokazuje uvedená korespondence, že Pragovka byla nadále schopná v případě potřeby podvozky pro stavbu autobusů dodat, ostatně poslední podvozky pro nákladní automobily byly vyrobeny až v roce 1951. Autobusová produkce však skončila již rokem 1948. Celkem mělo být během let 1938 až 1948 vyrobeno 250 autobusů Praga NDO (v literatuře obvykle uváděný údaj 430 ks je podle všeho nepřesný). V součtu s nákladními automobily bylo celkem vyprodukováno 1 113 podvozků Praga ND/NDO (také zde je možné v různých zdrojích narazit i na výrazně vyšší čísla vyrobených vozidel, ta ale nekorespondují s údaji o expedici podvozků přímo z Pragovky, proto uvádíme hodnoty nižší – primárními zdroji potvrzené).

Praha se posledních autobusů značky Praga dočkala v roce 1951, kdy byly pořízeny jediné dva malé vozy Praga RND v linkovém provedení (verze „ČSAD“). Zřejmě ani jeden z nich nebyl určen pro provoz v městské dopravě a předpokládá se, že vozy sloužily jen potřebám autoškoly a pro objednané a příležitostné jízdy. Na druhé straně – vzhledem k tehdejším nedostupnosti nových vozidel – je obtížně představitelné, že by mohly být autobusy skutečně využívány jen takto sporadicky a nelze vyloučit, že se objevovaly na některé z okrajových linek. Doplňme, že v roce 1951 se metropole dočkala i prvních vozů Škoda 706 RO.



Zadní čelo autobusu Praga NDO ev. č. 188 na lince R v Dejvicích. V těchto místech se později nacházela tramvajová smyčka Podbaba (foto: Jaroslav Kovář, sbírka: Jan Arazim)

Provoz a vyřazování autobusů Praga NDO v Praze

Většinu svého života v Praze trávily „en dé óčka“ v garážích Dejvice, teprve s pokračujícími dodávkami vozů Škoda 706 RO v průběhu 50. let mělo začít k jejich převádění i do garáží Pankrác. V listopadu 1959 mělo být v dejvických garážích situováno 17 vozů (ev. č. 1, 4, 5, 6, 8, 12, 19, 20, 21,

22, 23, 30, 32 a 33) a na Pankráci 15 (ev. č. 7, 15, 16, 17, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 35, 36, 48 a 49), zbytek byl již v mezičase vyřazen (k odstavení prvních sedmi vozů došlo v roce 1957). Odstavení všech vozů Praga NDO se předpokládalo po Spartakiádě v roce 1960, kdy měly naposledy posloužit pro odvoz návštěvníků a lze předpokládat, že k tomu opravdu došlo. Většina z nepotřebných vozů totiž byla k 31. 10. 1960 odprodána národnímu podniku Mototechna, jenž zajišťoval jejich další prodej. Přesto tři vozy vstoupily ještě jako provozní (alespoň tedy papírově) do roku 1961, konkrétně se jednalo o autobusy ev. č. 15, 22, 32. Všechny tři byly v průběhu daného roku vyřazeny, zůstávaly ale nadále v majetku pražského DP, který se jako posledního zbavil zjevně vozu ev. č. 32, jenž byl jako definitivně zlikvidovaný vykázán až k 30. 5. 1963, kdy došlo k odprodeji jeho karoserie Československému svazu ovocnářů a zahrádkářů z Prahy 1.



Patrně v období let 1948 až 1951 pořídil fotograf tento snímek autobusu Praga NDO ev. č. 180 na lince R v Suchdole na konečné Budovec. (foto: Jaroslav Kovář, sbírka: Jan Arazim)

Vyřazování autobusů probíhalo podle dostupných materiálů následovně:

1957: ev. č. 2, 13, 18, 34, 41, 46 a 50;
1959: ev. č. 3, 14, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45 a 47;
1960: ev. č. 1, 4, 5, 6, 7 8, 9, 10, 11, 12, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 35, 36, 48 a 49;
1961: ev. č. 15, 22 a 32.

Během svého působení v československé metropoli neprošly autobusy žádným stupněm generální opravy a celkově se na nich odehrály jen dílčí úpravy, byť jsou zaznamenány například výměny motorů z důvodu jejich opotřebení. Okolo roku 1955 měly být původní mechanické ukazatele směru jízdy na bočnicích nahrazeny elektrickými směrovkami, zajímavé bylo vybavení vozu ev. č. 177 zařízením pro vhánění teplého vzduchu do vozu (v počátcích provozu), což mělo zabránit namrzání oken, a vozů ev. č. 164 a 200 mlhovými světly značky Hella, které ale byly záhy demontovány (také v tomto případě mělo k osazení dojít někdy na přelomu 40. a 50 let).



Odprodaný pražský autobus Praga NDO původního ev. č. 26 (resp. 176) po přestavbě a úpravách karoserie. Většina autobusů NDO byla prodána přes národní podnik Mototechna. (sbírka: Jan Arazim)

Z vyřazených vozů se hodí zmínit o dvojici vozů, která se v roce 1960 dostala do Brna. Podle některých zdrojů mohly být těchto autobusů i více (někdy se uvádějí tři), v Brně nicméně měly do provozu s cestujícími vyrazit jen dva, jež v Brně obdržely ev. č. 25 a 27 (ve druhém obsazení). S ohledem na to, že se vraky obou vozů dochovaly (viz dále), ví se, že jeden z těchto vozů byl původně pražským vozem ev. č. 10 (resp. 160). V Brně byly autobusy pořízeny po nátlaku ředitele Královopolských strojíren, který se dožadoval zavedení expresních spojů pro zaměstnance a nedostupnost nových autobusů vnímal jen jako výmluvu. K odstavení ex-pražských vozů na jihu Moravy došlo v průběhu roku 1963.

Určitou zajímavostí je osud vozů ev. č. 15 a 36, které nechal ještě pražský DP přestavět na tzv. pomocné traktory, které byly využívány k odtahům pražských trolejbusů. Jeden z nich v současné době existuje zachovaný jako historický exponát (viz dále).

Historické autobusy Praga NDO

Je bezpochyby zajímavé, že z 250 vyrobených autobusů NDO se do dnešních dnů podařilo zachránit v různém stavu kompletnosti šest vozidel, z nichž pět mají původem pražský původ, jeden je pak z Bratislavy. Všechna vozidla či jejich vraky se nacházejí momentálně na území ČR, přičemž čtyři z nich čekají na svou případnou renovaci u soukromníka. V případě dvou těchto na repasi čekajících karoserií jde o vozidla, která se ve formě vraku dochovala u Brna, jež bylo, jak již z textu víme, prvním provozovatelem vozů Praga NDO, nicméně shodou náhod jde o onu dvojici ex-pražských

autobusů, která se do Brna dostala v roce 1960. Třetí vůz je dochován jen ve formě podvozku a v rámci plánované renovace by měl posloužit jako základ pro jednu z karoserií, jež se snad v budoucnu dočká opravy. O tento podvozek, jež se v minulosti dlouhou dobu nacházel v Praze-Libni (rovněž ve vlastnictví soukromé osoby) usiloval v minulosti i pražský DP, který po možnosti zařadit do sbírky muzejních vozidel svůj první poválečný autobus dlouhodobě usiloval. Požadovaná cena ze strany soukromého majitele ovšem byla příliš vysoká.



Vrak pražského autobusu Praga NDO ev. č. 5 (ex-155) v obci Radonice v roce 2009. (foto: Zdeněk Liška)

V roce 2009 se podařilo zachránit vrak někdejšího pražského vozu NDO ev. č. 36, avšak už ve stavu po přestavbě na „pomocný traktor“ pro odtah trolejbusů. Přesné datum vyřazení tohoto služebního vozidla ze stavu pražského DP se nám dohledat nepodařilo. Podle dostupných informací měl být využíván i po zrušení trolejbusového provozu (1972) coby pomocné vozidlo pro svářeče DP, odkud se již dostal do soukromých rukou. Jeho posledním působištěm bylo tahání atrakcí lunaparku. Právě mezi vyřazenými maringotkami světských poté zůstal ve značně zubožením stavu uchován, než vozidlo získal v roce 2009 do své sbírky Ing. Alois Koutek, který jej nechal kompletně renovovat a v roce 2020 jej zařadil do expozice svého Muzea velkých volantů v Loučeni, přičemž zachována zůstala vzácná podoba zkráceného tahače vadných trolejbusů.



Autobus Praga NDO na nádvoří střešovické vozovny. (foto: Libor Hinčica)

Ve vystavovatelném stavu kompletního autobusu se dochoval jen jediný vůz NDO – pražský vůz někdejšího evidenčního čísla 49, resp. originálně 199. Jde o jeden z autobusů, jež byly vyřazeny v roce 1960 a prodány k 31. 10. 1960 národnímu podniku Mototechna, jenž je dále distribuoval k dalšímu využití. V roce 1969, v době, kdy majitelem byly Montované stavby Praha (nikoli Revoluční odborové hnutí, jak se někdy mylně uvádí), jej do své sbírky vozidel značky Praga zachránil pan Emil Příhoda. Tomu se podařilo kromě tohoto vozu získat ještě další ex-pražský „enďák“, konkrétně ev. č. 31 (ex-181), který ale posloužil jen jako donor náhradních dílů (včetně motoru). Pan Příhoda autobus ev. č. 49 (199) vlastními silami opravil, opatřil jej původní červeno-bílou barevnou kombinací a přidělil mu nepůvodní ev. č. 151 odkazující na první vůz dodaný do Prahy. Současně ale zůstala zachována řada dílů a úprav z působení po roce 1960, z nichž lze jmenovat například zahrádku na zavazadla na střeše, příčně uspořádané sedačky v interiéru, či vývody na ohřívání čelních skel.



Interiér autobusu Praga NDO je v současné době v nepůvodním stavu. Originální uspořádání interiéru využívalo podélná sedadla. (foto: Libor Hinčica)

Pražané měli možnost si „svůj“ autobus prohlédnout v roce 1991 na nádvoří vozovny Vokovice, která v letních měsících sloužila pro prezentaci sbírky historických vozidel pražského DP (střešovické muzeum bylo otevřeno až o dva roky později). Dopravní podnik se následně pokoušel unikátní autobus do své sbírky získat, a to alespoň formou dlouhodobého pronájmu, nicméně majitel preferoval umístění ve svém vlastním unikátní muzeu ve Zbuzanech, které se ale vinou rodinných rozepří uzavřelo a sbírka musela být deponována v náhradních prostorách. Pan Emil Příhoda nakonec i pod tíhou okolností kývl na to, že autobus Praga NDO pražskému DP prodá. K podpisu smlouvy došlo v říjnu 2022, kupní cena činila 2,5 mil. Kč bez DPH.

Autobus je pojízdný, nicméně jeho stav odpovídá dlouhé době odstavení po uzavření zbuzanského muzea a skutečnosti, že neprodělal žádnou velkou opravu. Do Prahy byl převezen na silničním trajleru dne 11. 5. 2023, o den později byl prezentován novinářům a o víkendu 13. a 14. 5. 2023 si jej na venkovní ploše muzea mohli prohlédnout návštěvníci. Následně byl vůz přepraven do dílen v Hostivaři, kde se má podrobit dílčím opravám, jež mají zajistit znovuuvedení vozidla do provozuschopného stavu. Do oslav 100. výročí městské autobusové dopravy v Praze (2025) se nicméně nepočítá s tím, že by měl vůz projít kompletní repasí tak, aby svým stavem odpovídal i ve všech detailech stavu, v němž byly vozy NDO v Praze skutečně provozovány. Do budoucna se ale s takovou rekonstrukcí pochopitelně počítá.



Pohled zezadu na nový historický přírůstek ve sbírkách podnikového muzea DPP (foto: Libor Hinčica)

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 věnujeme naše vzpomínku.

Url: [Pragovka pro sokolský slet. Autobusy Praga NDO v Praze – Díl II.]