

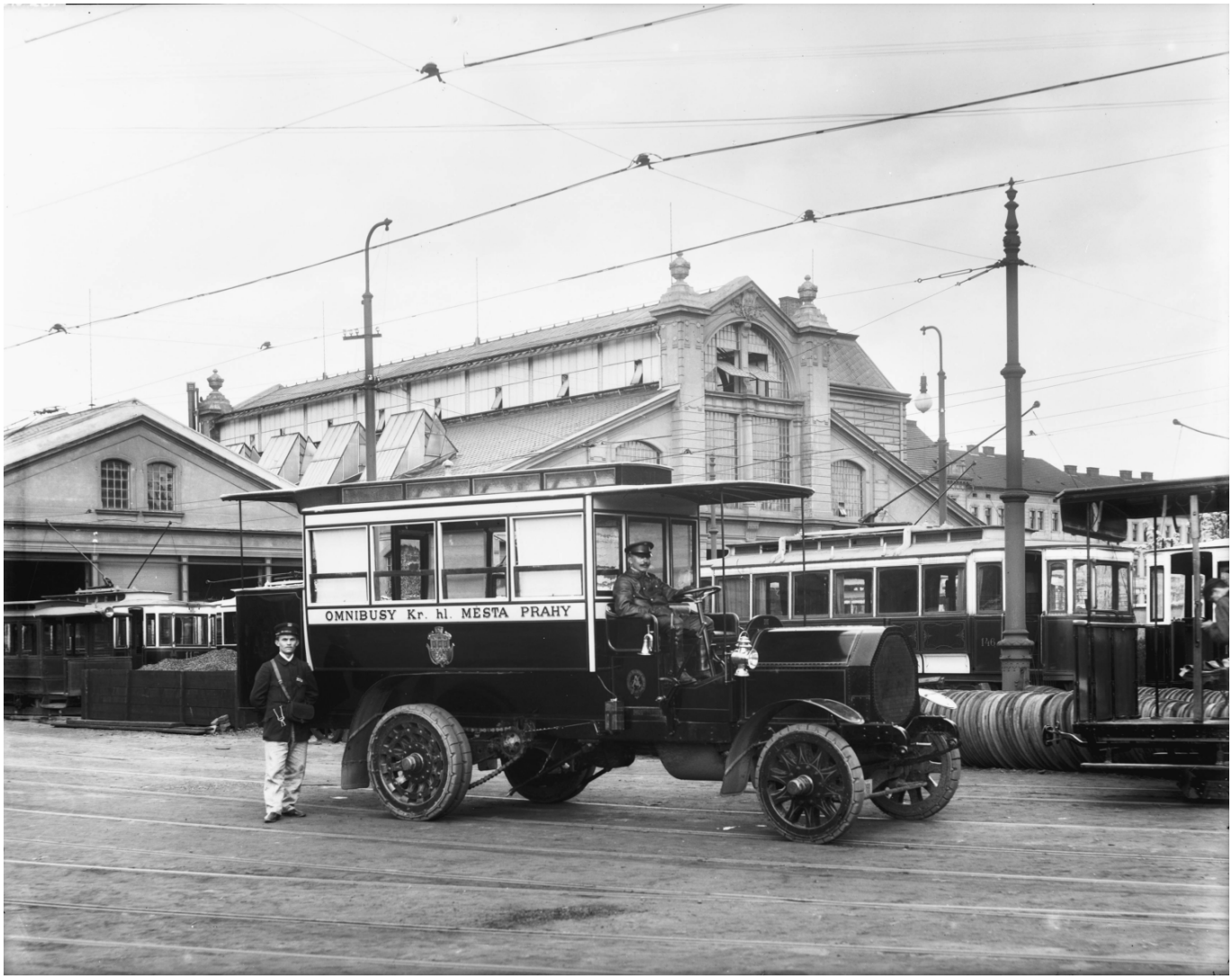
Praha získala vrak autobusu Praga NO z roku 1929

21.01 2023 18:57, Libor Hinčica, Autobusy

Sbírky muzea pražské městské hromadné dopravy by měl do budoucna rozšířit nový exponát. Z chatové kolonie Grado (někdy též psáno počeštěle Grádo) u Čelákovic se podařilo získat karoserii předválečného autobusu typu Praga NO, jenž patřil mezi nejtypičtější představitele pražských městských autobusů ve druhé polovině dvacátých let a na počátku let třicátých. Bezmála sto let stará skříň se přestěhovala dne 19. 1. 2023 do areálu střešovické vozovny a v budoucnu by se snad měla dočkat navrácení původního lesku. Po autobuse Škoda 506 N z roku 1929, jehož náročná rekonstrukce se pozvolna chýlí ke konci, půjde o druhého zástupce meziválečné historie autobusové dopravy v Praze ve sbírkovém fondu DP hl. m. Prahy.

Připomenutí nejstarší historie pražských autobusů

V dopravní historiografii je za postulát považována skutečnost, že má pražská městská autobusová doprava za sebou dvě provozní éry. Ta první začala už 7. 3. 1908 a skončila neslavně. Autobusy byly tehdy vybrány coby náhrada neuskutečněného projektu tramvají, které nebyly s to zdolat stoupání Nerudovou ulicí k Pražskému hradu. Vznikaly tak úvahy o vedení tramvají alespoň do části Nerudovy ulice (kde to sklon ještě umožňoval), anebo plán lanové dráhy pro tramvajové vozy (podobné existovaly například v USA). Vyřešit dopravní obsluhu v celé délce Nerudovy ulice, tedy až na Hradčanské náměstí (resp. na Pohořelec), se měly pokusit zvládnout autobusy – tehdy zcela nový dopravní prostředek, s jehož provozem měly i ve větších městech jen omezené zkušenosti. První pražská linka autobusů začínala na Křižovnickém náměstí (tj. na staroměstském úpatí Karlova mostu), načež vozy překonaly po mostě nesoucí jméno římského císaře tok Vltavy a Nerudovou ulicí vystoupaly na Pohořelec. Pro první sklonově náročnou linku byly pořízeny čtyři autobusy od čtyřech různých výrobců (se záměrem otestovat jejich vlastnosti), z nichž pouze jeden byl tuzemské provenience (Laurin & Klement), další pocházely z Německa, Itálie a Francie.



Jeden z prvních čtyř pražských autobusů z roku 1908. Zde konkrétně vidíme vůz francouzského výrobce Ariès, který byl dodán opožděně až v květnu 1908. (zdroj: Wikipedia.org)

Zkušenosti se všemi vozidly se ukázaly být záhy naprosto tristní a často se stávalo, že nevyjel vůbec žádný autobus, nemluvě o několika dopravních nehodách. Po zhruba roce a půl (přesněji 17. 11. 1909) byl provoz autobusů bez náhrady zastaven. Znovu se k nim Elektrické podniky vrátily až ve 20. letech, kdy bylo zapotřebí řešit otázku napojení nově připojených částí Prahy veřejnou dopravou (od 1. 1. 1922 vznikla tzv. Velká Praha, kdy bylo k dosavadní Praze připojeno 37 dosud samostatných měst, vesnic a osad). Neznamená to, že by v mezičase v Praze vůbec žádné autobusy nebyly, meziměstské linky do Brandýsa nad Labem či na Mělník (na druhé jmenované je mimochodem doložen i provoz dvou někdejších vozů Elektrických podniků) byly například uvedeny do provozu ještě před první světovou válkou. Skutečnému rozvoji autobusů ale přála až léta po(prvo)válečná, kdy se první linky zrodily pod taktovkou Československé pošty, u níž bylo bezpochyby zajímavé například zajišťování noční městské dopravy v Praze (byť jen v krátkém období let mezi prosincem 1920 a březnem 1921).

O autobusy se zajímalo i samotné vedení Prahy, které ovšem zjevně nestálo o to, aby město bylo samo provozovatelem (na rozdíl od situace v letech 1908–1909). Na druhé straně si chtělo udržet na zřizování městských autobusových linek vliv, takže to bylo právě město, kdo se stal žadatelem o příslušná povolení a koncese, nicméně obsluhu linek měl pro něj zajišťovat soukromý subjekt (byť údajně mělo město projevit zájem do něj kapitálově vstoupit, což sice učinilo, ale vzhledem k zakoupení akcií v celkové hodnotě 30 000 Kč šlo o účast veskrze symbolickou, na míle vzdálenou

původním příslibům o převzetí 40% balíku cenných papírů). Oním subjektem se stala v roce 1920 Autodopravní akciová společnost, která sice zahájila provoz hned na několika městských linkách, dostala se však brzy do existenčních problémů a v roce 1923 s ní město smlouvu rozvázalo. Na tuto poměrně opomíjenou kapitolu historie pražské autobusové dopravy lze z určitého úhlu nahlížet jako na druhou éru pražských městských autobusů, a to vzhledem k aktivní účasti města, neboť Autodopravní akciová společnost figurovala coby zástupce města pro provozování koncese (udělené tedy městu, nikoli oné společnosti). Přesto se všeobecně o druhé epoše městských autobusů v Praze hovoří až od roku 1925, kdy se na scénu vrátily Elektrické podniky.



Prvními zástupci značky Praga ve flotile Elektrických podniků byly dva vozy Praga N pořízené pro linku B, na níž byl zahájen provoz v říjnu 1925. Autobusová karoserie byla posazena na podvozek nákladního vozu bez toho, že by byl tento podvozek nějak zásadně upravován. V důsledku toho byla výška podlahy 1 200 mm nad povrchem vozovky. Není divu, že oba autobusy byly vyřazeny již po pár letech provozu. (sbírka: Archiv DPP)

Ty počítaly s autobusovým provozem především pro obsluhu oněch nově ku Praze připojených částí. V některých případech mělo jít o řešení dočasné, tj. do doby vybudování tramvajové tratě, jinde šlo o spojení s dlouhodobou perspektivou a v některých částech jen o splnění politické povinnosti (bez ohledu na rentabilitu provozu zde bylo nutné zajistit alespoň nějakou úroveň spojení). První autobusová linka Elektrických podniků vyjela dne 21. 6. 1925 a spojila Vršovice se Záběhlicemi. Právě Záběhlice, které v té době bobtnaly (mezi lety 1921 až 1930 se zvýšil počet obyvatel z cca 2 700 na přibližně 9 500), se dožadovaly napojení městskou dopravou nejvehementněji.

Autobusy Praga NO v Praze

Pro první (vršovicko-záběhlickou) linku označenou písmenem A byly pořízeny dva autobusy z produkce Laurin & Klement, ještě v roce 1925 však byla uvedena (od 4. 10.) do provozu i druhá autobusová linka (B, vedená z Pankráce přes Krč na hranice Prahy k tzv. Zeleným domkům). Na ní se poprvé objevily autobusy značky Praga.

S ohledem na tehdejší státní politiku snažící se výrazně zvýhodňovat lokální producenty nebylo v období první republiky prakticky myslitelné, aby byly pořizovány autobusy (ale i tramvaje, trolejbusy a další vozidla ve státních a komunálních službách) ze zahraničí. Případné výjimky bylo zapotřebí obšírným způsobem zdůvodnit, což se v Praze týkalo například speciálních čisticích tramvají koupených v Německu. Tento styl protěžování lokálních výrobců sice pomáhal rozvoji vnitřního trhu, na druhé straně měl také své významné stinné stránky. Šlo především o kartelové dohody výrobců, které tržní prostředí naprosto zničily, ale také o zastarávání vybraných technologií (bez strachu z vnější konkurence byla vůle k inovacím na straně výrobců snížená). Během krátké existence první republiky se podařilo vytvořit v oblasti pořizování vozidel a technologií pro veřejnou dopravu (včetně například nákupu kolejnic) systém, jenž byl skrz na skrz prolezlý korupcí, zákulisními dohodami a ostrakizací těch subjektů, které se nehodlaly těmito praktikami špinit.



Na snímku s vozem ev. č. 50 jde dobře vidět užší okénko nalevo od předních dveří. Autobus ev. č. 50 pochází ze stejné série, jako nyní zachráněná karoserie z Čelákovic. (sbírka: Tomáš Dvořák)

Značka Praga vznikla již v roce 1907 jako společný podnik pozdější ČKD (v době založení Pragovky nesla firma název První Českomoravská továrna na stroje v Praze) a Ringhofferových závodů. S ohledem na silnou pozici obou společností u Elektrických podniků asi není překvapením, že se autobusy nesoucí značku Praga staly v období do roku 1930 nejpočetněji zastoupeným typem ve flotile Elektrických podniků. Ty první dva pořízené pro zmíněnou linku B byly ještě reprezentanti typového provedení Praga N.

Praga N byl na svou dobu mimořádně úspěšným podvozkem pro nákladní automobil, jenž se vyráběl s nejrůznějšími nástavbami už od roku 1915. V průběhu první světové války nebyla produkce

nikterak masivní, po jejím skončení se však výroba rozeběhla více a ukončena byla až v roce 1937 (v mezičase pochopitelně došlo k několika inovacím), kdy „enku“ nahradil po cca 2 000 vyrobených podvozcích neméně úspěšný typ Praga ND. Pro autobusy se původní řešení podvozku Praga N příliš nehodilo, neboť podlaha u něj byla ve výšce 1 200 mm nad vozovkou. Praga ale přišla ještě v roce 1925 s inovací, když na trh uvedla podvozek Praga NO, jenž byl přímo zkonstruován s cílem stavět na nich autobusové nástavby. Výška podlahy díky tomu klesla na úroveň 750 mm.

Elektrické podniky pořídily první deset vozů Praga NO ev. č. 6–15 v roce 1926. Použity u nich byly podélné dřevěné lavice, podobné těm, jako se vyskytovaly u tramvají (odpadla tedy příčně situovaná sedadla uplatněná v menším množství u vozů Praga N i polstrování známé z vozů Laurin & Klement). Další dodávky probíhaly až do roku 1930, přičemž je lze rozdělit do trojice sérií podle toho, který z výrobců se zhostil zkonstruování karoserií.



Autobusy seřazené na nádvoří pankrácké vozovny a garáží. Snímku dominuje souprava autobusu Praha NO s přívěsem. (zdroj: Archiv DPP)

Vozy z let 1926, 1927 a 1928 (ev. č. 6–29 a 34–39) měly karoserie od společnosti Wikov z Prostějova, přičemž dodávka z roku 1927 (tj. čtrnáct vozů ev. č. 16–29) již neměla mírně vyklenutou karoserii nad zadní nápravou, a naopak měla rozdělené lavice v interiéru tak, aby je bylo možné v případě potřeby sklopit, a tím získat větší počet míst k stání. Obdobně byly patrně řešeny i všechny další vozy Praga NO. Druhá série, jež už byla mírně prodloužena (na 7 900 mm z původních 7 700 mm) pocházela od karosáren Brožík z Plzně (pouze tři vozy ev. č. 44–46 z roku 1929) a kolínské Továrny na vozy a. s. (pět autobusů ev. č. 47–51, taktéž z roku 1929). U těchto vozů již nebyly použity náporové větráky na střeše a u autobusů z Kolína byla navíc mírně snížená střecha, která nebyla v porovnání s dříve dodanými vozy tolik zaoblená, a to z důvodu užití překližky na konstrukci střechy (překližka se totiž hůře tvaruje). Poslední třetí série z roku 1930 čítající 10 vozů ev. č. 68–77 byla

kompletně postavena v Pragovce a jejich podlaha byla položena výše nad vozovkou (760 mm oproti 750 mm u předchozích sérií).

Všechny vozy měly celodřevěnou karoserii s pouze ocelovými výztuhami, která byla zvnějšku oplechovaná. Střecha byla tradičně dřevěná potažená impregnovanou tkaninou. Výměnu cestujících zajišťovala původně dvojice dveří. U vozů po ev. č. 51 byly první dveře užší, takže se před ně a kapotáž motoru vešlo ještě jedno malé okénko situované na zešikmené části karoserie. Počínaje vozem ev. č. 52 byla karoserie až k motoru vyrovnána a použity byly širší dveře, takže okénko zmizelo. Zadní dveře byly u všech autobusů dvoukřídlé (skládací). Při přechodu na pravostranný provoz se pak ponechaly přední dveře jen ryze pro potřeby řidiče a na pravou stranu se pro cestující přemístily pouze dveře zadní.



Autobusy Praga byly do Prahy dodávány i po druhé světové válce, šlo už ale o labutí píseň slavné značky na poli výroby autobusů. 50 podvozků Praga NDO osadila skříněmi Karosa ve Vysokém Mýtě. (sbírka: archiv DPP)

Každý z autobusů Praga NO o šířce 2 300 mm zvládl pojmout 40 cestujících, z toho 20 sedících a 20 stojících. Obsaditelnost v případě sklopení lavic v interiéru dobové materiály neuvádějí. Pohon zajišťoval čtyřválcový motor Praga NO o objemu 6 litrů a výkonu 40,4 kW (při 1 200 ot./min).

Z výše uvedeného výčtu vyplývá, že Elektrické podniky pořídily celkem 48 autobusů Praga NO, což z nich udělalo nejtypičtějšího a nejpočetnějšího představitele městských autobusů v Praze. Zajímavostí autobusů ev. č. 16–21, 24 a 26–29 bylo dodatečné vybavení tažným zařízením pro provoz s vlečnými vozy. Přívěsy si Elektrické podniky objednaly s předstihem pro linku na Zbraslav, pro

kterou ale nakonec nezískaly koncesi, a tak je v letech 1927–32 využívaly jen příležitostně na vybraných linkách (B, H, M), načež došlo k jejich předčasnému vyřazení a rozprodání.

Další významné úpravy vozů Praga NO se odehrály v průběhu druhé světové války. Týkaly se především pohonného ústrojí, kdy se v rámci úspory paliv přecházelo na náhradní zdroje. V Praze šlo konkrétně o plyn vyráběný v generátorech ze dřeva, koksu či směsi rašeliny a dřeva, dále o pohon na propan-butan (nazývaný v tehdejší terminologii tekutý plyn, dnes bychom řekli LPG) a v roce 1944 se objevil i svítiplyn (nejprve nestlačený, později i stlačený). Popisovaným přestavbám se ale zdaleka nepodrobily všechny pražské autobusy. V případě autobusů Praga NO je doložena rekonstrukce na pohon dřevoplynem jen u trojice vozů (ev. č. 25, 37 a 38) a na propan-butan u 16 vozů (ev. č. 7, 15, 17, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 36, 38, 39, 45, 48, 49, 50), přičemž jak je z výčtu patrné, vůz ev. č. 38 byl na využití „tekutého plynu“ přestavěn z dřevoplynové pohonu, takže v součtu se alternativní pohon týkal jen 18 „pragovek“ z celkového počtu 42, které byly k dispozici před rokem 1939.



Fotografie z rodinného alba prozrazuje, že původně byla chata tvořena dokonce třemi autobusy Praga NO.

U zbytku zůstal zachován původní benzinový motor bez úprav, jenomže benzinu byl za války takový nedostatek, že nemalá část autobusů zůstávala po seškrtání jízdních řádů odstavena a Elektrické podniky dokonce přistoupily k jejich odhlášení, aby za ně nemusely platit pojistky. Celkem se to týkalo 51 autobusů, mezi nimiž významné procento představovaly vzhledem k stáří právě nepřestavěné vozy Praga NO. Zahálení autobusů se ale dostalo do hledáčků protektorátních úřadů, které Praze nakázaly, aby autobusy, jež nemohou Elektrické podniky samy provozovat, byly předány pro dopravu dělníků tehdejším Českomoravským drahám (ČMD). V průběhu března a dubna 1943 tak bylo celkem 21 vozů Praga NO (ev. č. 12, 16, 19, 22, 29, 33, 34, 35, 44, 46, 47 a všech deset vozů III. série ev. č. 68–77) prodáno společně se čtyřmi vozy Škoda 506 Ministerstvu dopravy a techniky

Protektorátu Čechy a Morava, které je následně předalo ČMD.

Nešlo o první vyřazené vozy Praga NO u Elektrických podniků. Jak jsme prozradili o dva odstavce výše, do tragického roku 1939 se vstupovalo jen se 42 z původně 48 dodaných vozidel. Jako první byl již v roce 1935 vyřazen vůz ev. č. 10, následovaný o rok později autobusy ev. č. 6 a 14. V roce 1937 byly vyřazeny Pragy NO ev. č. 11 a 13 a v roce 1938 ev. č. 9. Po exodu 21 „en óček“ k ČMD zůstalo nadále ve stavu Elektrických podniků 21 vozů tohoto typu, z nichž se konce války nedožily vozy ev. č. 8 a 25 (vyřazeny v roce 1943, přičemž vůz ev. č. 8 byl přestavěn na svařovací vůz), 39 (vyřazen v roce 1944 pro celkovou sešlost) a ev. č. 37, který na konci války zcizila německá armáda a autobus se už do ČSR nevrátil.



Interiér vozu Praga NO původního ev. č. 49. (foto: Luděk Vidím)

Zbylých 17 vozů bylo vyřazeno až v letech 1947 a 1949, přičemž autobusům přestavěným na alternativní pohon (což byly všechny až na vůz ev. č. 20) zůstal tento pohon ponechán. V roce 1947 byly odstaveny čtyři „en óčka“ (ev. č. 23, 48, 49 a 50), v roce 1949 poté zbylých 13 vozů (ev. č. 7, 15, 17, 18, 20, 21, 24, 26, 27, 28, 36, 38 a 45).

Pro úplnost doplňme, že autobusy Praga NO nebyly posledními zástupci značky Praga ve vozovém parku Elektrických podniků. V roce 1931 byl dodán jeden vůz Praga TN, v roce 1932 bylo Pragovkou karosováno sedm třínápravových podvozků společnosti Motor a. s. (taky vlastněnou ČKD a mající jen jepičí život) typu VT6, v roce 1934 přibylo šest vozů Praga TO, na které navázalo v letech 1937 a 1938 dalších 13 vozů inovovaného provedení (označovaného v literatuře jako typ Praga TO II) a jeden luxusní autokar aerodynamických tvarů (rovněž vedený jako typ Praga TO). V roce 1948 poté

Praha přebrala rovnou padesátku autobusů Praga NDO (s karoserií z Karosy). Úplně poslední zástupci značky Praga se dostaly do služeb pražského DP v roce 1951 v podobě legendárních vozů Praga RND, které však byly pořízeny pouze dva.



Štítek s původním evidenčním číslem se podařilo z vraku vozu Praga NO získat již v roce 2011. (foto: Luděk Vidím)

Získání historického autobusu

Vrak ex-pražského autobusu Praga NO, jenž se podařil v lednu 2023 převézt do střešovického muzea, objevil v roce 1999 známý odborník na historii veřejné dopravy pan Jan Arazim, od jehož předčasného odchodu z tohoto světa uplynulo loni v prosinci pět let.

Vůz byl (společně s minimálně pěti dalšími!) součástí chatové osady Grado (potažmo Grádo) u slepého ramene Labe (to bylo po regulacích zaslepeno z obou stran, takže dnes jde fakticky o rybník). Chatová osada se nachází v blízkosti Čelákovic a svůj název získala podle italských lázní (dnes ležících u slovinských hranic), přičemž Pražané se k Labi naučili jezdit na výlety v houfném počtu již ve 30. letech, kdy byl na vzestupu tramping a kdy bylo možné oblast snadno a poměrně levně dosáhnout díky železničnímu spojení.



Z vozu (pravděpodobně) ev. č. 23 zůstala jen střecha a zadní čelo. Obě bočnice byly zničeny, stejně jako původní podlaha. Právě proto je patrný výškový rozdíl při přechodu do „kompletního autobusu“ ev. č. 49. (foto: Luděk Vidím)

Nepotřebnou skříň autobusu Praga NO po vyřazení koupil zaměstnanec DP pan Konárek. Šlo o vůz ev. č. 49 z roku 1929 s karoserií z kolínské Továrny na vozy a. s., jenž byl vyřazen v roce 1947. Společně s ním zakoupil i další Pragu NO, s největší pravděpodobností ev. č. 23 (lze tak usuzovat z toho, že šlo prokazatelně o vůz s karoserií Wikov, přičemž v roce 1947 bylo vyřazeno z daných vozidel jen toto), a jak odhalila dobová fotografie z rodinného alba, zdá se, že mimo těchto dvou vozů byl k dispozici ještě třetí. Ze všech tří měla být sestavena jednoduchá chatka, přičemž později došlo k přestavbě objektu, kdy měl být třetí (nám dnes neznámý) autobus věnován některému ze sousedů.



Náporový větrák na střeše někdejšího vozu (nejspíše) ev. č. 23 prozradil, že jde o vůz s karoserií Wikov. (foto: Luděk Vidím)

Do konstrukce karoserie vozu ev. č. 23 byly provedeny zásadnější úpravy, došlo například k odstranění původní podlahy (čímž se zvětšila světlá výška v části, jež začala sloužit jako kuchyně) a obou bočnic, takže zůstala jen původní střecha (právě na ní umístěný náporový větrák prozradil, že jde o vůz s karoserií z Prostějova) a zadní čelo. Pravá bočnice byla nahrazena novou konstrukcí, levá byla odstraněna a vůz byl přimknut k autobusu původního ev. č. 49, jehož karoserie se zachovala oproti tomu prakticky kompletní a z nějž se již v roce 2011 podařilo zachránit pro střešovické muzeum původní štítek s evidenčním číslem. Někdejší stanoviště řidiče sloužilo jako koupelna, ze salónu cestujících byla obytná místnost. Dochovaly se i zadní dveře (z obou autobusů), z nichž byl vyhotovena přepážka do kuchyně.



Přepážka do kuchyně byla tvořena ze zadních dveří autobusů Praga NO. (foto: Luděk Vidím)

Současná majitelka, vnučka pana Konárka, hodlala nahradit nevyhovující chatku prostornější stavbou. Jelikož již z minulosti byly pro případ, že by byl zájem objekt zbourat, předány kontakty na pracovníky Muzea pražské MHD, podařilo se před koncem roku 2022 zahájit komunikaci ve věci možného převzetí karoserie do péče muzea. Zahájeny pak byly práce na postupné likvidaci střechy, načež došlo i na rozpojení obou karoserií, čímž bylo odhaleno, že z původního vozu ev. č. 23 toho zůstalo vskutku pramálo. Dne 19. 1. 2023 byla skříň autobusu ev. č. 49 naložena pomocí jeřábu na nákladní automobil a přepravena do areálu vozovny Střešovice. Společně s karoserií bylo dovezeno i velké množství důležitých artefaktů a detailů, jako zmíněné zadní dveře, kliky, zámky atp. Pakliže se podaří získat prostředky na opravu vozidla do původního stavu, půjde o jediný dochovaný autobus Praga NO na světě, jenž byl typickým představitelem prvorepublikové veřejné dopravy nejen v Praze, ale i mnoha dalších československých městech.



Odvoz vraku karoserie vozu Praga NO ev. č. 49 do Prahy. (foto: Luděk Vidím)

Autor článku děkuje za pomoc a konzultace při zpracování článku panu Luďkovi Vidímovi.

Url: [Praha získala vrak autobusu Praga NO z roku 1929]