AUTOBUSY

PRVNÍ REPUBLIKY A PROTEKTORÁTU

1918–1945

MARTIN HARÁK

GRADA®

PODĚKOVÁNÍ

Velký dík patří především Janu Černému ml. z Vysokého Mýta, a to nejen za doplnění a upřesnění textu, ale také za poskytnutí cenných fotografických materiálů a dobových prospektů ze své sbírky. Neméně velký dík patří i lektorovi a automobilovému odborníkovi Janu Tučkovi z Úval u Prahy. Poděkování patří i všem, kteří mi pro tuto knihu ochotně poskytli archivní fotografie a materiály.

▸ **Vrcholem karosářského umu vysokomýtské firmy Sodomka se stal dálkový autokar, postavený na podvozkové skupině Škoda 606 DN. Autobus v takzvaném lázeňském provedení z roku 1938 byl určen pro Československé státní dráhy na linku z Prahy do Karlových Varů**

AUTOBUSY

PRVNÍ REPUBLIKY A PROTEKTORÁTU

1918–1945

MARTIN HARÁK

GRADA PUBLISHING

Vydání knihy podpořila firma Iveco Czech Republic, a. s.

MARTIN HARÁK

AUTOBUSY PRVNÍ REPUBLIKY A PROTEKTORÁTU
1918–1945

Vydala Grada Publishing, a. s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 7044. publikaci

Odborná spolupráce Jan Černý ml.
Odpovědný redaktor Petr Somogyi
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 272
První vydání, Praha 2018
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

© Grada Publishing, a. s., 2018
Cover Design © Jakub Náprstek, 2018

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy
Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

ISBN 978-80-271-2335-3 (epub)
ISBN 978-80-271-2334-6 (pdf)
ISBN 978-80-271-0663-9 (print)

OBSAH

PŘEDMLUVA: AUTOBUSY A TROLEJBUSY V BÝVALÉM ČESKOSLOVENSKU V LETECH 1918 AŽ 1948 7

1. AUTOBUSY A TROLEJBUSY V PŘEDVÁLEČNÉM ČESKOSLOVENSKU (1918–1939) 9

PŘEDSTAVENÍ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH TOVÁREN 10

PŘEHLED VYRÁBĚNÝCH TYPŮ AUTOBUSŮ 25

1918–1925

PRVNÍM AUTOBUSEM ZNAČKY PRAGA BYL TYP L 26
LAURIN & KLEMENT MS A 540 27
PRVNÍ TATROVKY S OZNAČENÍM NW 30
PRAGA R NADVAKRÁT 34
PRAGA N SE VYRÁBĚLA V LETECH 1915 AŽ 1925 36
TYP 505 JAKO LAURIN & KLEMENT, ALE I ŠKODA 38
MALÉ TATROVKY T 13 PRO POUHÝCH OSM PASAŽÉRŮ 42
PRAGA AN SE STALA PŘEKVAPENÍM 46
NÁVĚSOVÝ TAHAČ ŠKODA 545 MARTIN V BRITSKÉ LICENCI 50
AUTOBUS ŠKODA 545 V STANDARDNÍ PODOBĚ SE VYRÁBĚL JEN DVA ROKY 51
ŠKODA 115 SLOUŽILA HLAVNĚ PRO DOPRAVU HOTELOVÝCH HOSTŮ 54

1926–1931

NOVINKA: AUTOBUS PRAGA NO SE SNÍŽENÝM RÁMEM 56
PRAGA MO NEJEN JAKO HOTELOVÉ, ALE I VYHLÍDKOVÉ AUTOBUSY 62
POUHÝCH DVANÁCT AUTOBUSŮ TATRA T 26 64
ŠESTI- A OSMIMETROVÉ AUTOBUSY ŠKODA 550 68
FROSS-BÜSSING 306 A PNO PRO LINKOVOU SLUŽBU 72
PRAGA NŽ V KOLEJOVÉM PROVEDENÍ 74
VYLEPŠENÝ KOLEJOVÝ AUTOBUS ŠKODA 550 76
MALÝ POMOCNÍK PRO REGIONY – ŠKODA 125 N 78
TATRA T 23 VE DVOU PROVEDENÍCH 82
NA SCÉNĚ SE OBJEVUJE FIRMA WALTER S VOZY PN 90
MALÝ AUTOBUS ŠKODA 104 98
TATRA T 43 TAKÉ JAKO AUTOBUS 100
PRO AUTOBUSY ŠKODA 154 SE POUŽILY MOTORY Z OSOBNÍCH VOZŮ 104
NA KONCI DVACÁTÝCH LET ŠKODOVKA UVÁDÍ NOVOU ŘADU 504 A 506 105
PŘIDÁNÍM TŘETÍ NÁPRAVY VZNIKLA TATRA T 24 110
TŘÍTUNKY ŠKODA 304 N, 306 N A 306 NK 122
LIBERTA PRO UNIVERZÁLNÍ POUŽITÍ 126
PROSTĚJOVSKÝ WIKOW VYROBIL HISTORICKY PRVNÍ „ROTEL“ 132
PRAGOVKY TYPU TN CELKEM VE ČTYŘECH SÉRIÍCH 134
ZE ŠKODOVKY VYJÍŽDÍ DVOUTUNOVÝ MODEL ŠKODA 206 140
TĚŽKÉ ŠESTITUNY ŠKODA 606 144

ŠKODA 404 NEBO 406 VE ČTYŘ- NEBO ŠESTIVÁLCOVÉM PROVEDENÍ 148
FRAM E 18 Z KOLÍNA 152
JINONICKÁ WALTROVKA V ROCE 1930 PŘEDVEDLA COMERCIAL I FNA 156
PRODLOUŽENÝ MODEL PRAGA AN-6 S KAROSERIEMI NA ZAKÁZKU 158
ÚSPĚŠNÁ ŘADA TATRA T 27 SE VYRÁBĚLA PATNÁCT LET 162
TŘÍNÁPRAVOVÝ MODEL T 28, O KTERÝ NEBYL VLASTNĚ ZÁJEM 170
LUXUS Z JINONICKÉ WALTROVKY 172
1932–1935
VT 6 – AUTOBUS S DVĚMA NÁZVY 174
MALÉ AUTOBUSY PRAGA PN A LN S MOTORY Z PICCOLY 176
LEGENDÁRNÍ „ERENA“ I S MEZINÁRODNÍM PŘESAHEM 180
PRAGA TO PRO DRÁHY I MĚSTSKOU DOPRAVU 184
ŠKODA 656 V „DIESELU“ I „BENZINU“ 190
TŘÍNÁPRAVOVÉ TATRY T 72 A T 82 NEJEN PRO ARMÁDU 191
WALTER IDEAL S RŮZNÝMI DRUHY MOTORŮ 195
NEJMENŠÍ A SOUČASNĚ NEJVĚTŠÍ AUTOBUS ZNAČKY ŠKODA 196
1936–1939
VZNIKAJÍ PRVNÍ TROLEJBUSY PRO PRAHU 198
POUHÉ ČTYŘI AUTOBUSY TATRA T 22 PRO POTŘEBY DRÁŽNÍ DOPRAVY 206
ATYPICKÁ AERODYNAMICKÁ KONCEPCE SE ZNAČKOU ŠKODA 210
NETYPICKÝ DESIGN PADESÁTKY UŽITKOVÝCH VOZIDEL TATRA T 85/91 212

2. AUTOBUSY A TROLEJBUSY V PROTEKTORÁTU ČECHY A MORAVA A VE SLOVENSKÉ REPUBLICE (1939–1945) 213

AUTOMOBILKY V ÚSVITU NOVÝCH DĚJIN A PRAVIDEL 214

PŘEHLED VYRÁBĚNÝCH TYPŮ AUTOBUSŮ 1939–1945 217
PRAGA SND: ZA VÁLKY VYBAVENA I POHONEM NA PLYN 218
PRAGA NDO: AUTOBUS, KTERÝ SE VYRÁBĚL NADVAKRÁT 222
„ERENA“ NEBOLI PRAGA RN JEŠTĚ JEDNOU 228
SEDMITUNA PRO VŠESTRANNÉ VYUŽITÍ 232
POUZE DVA AERODYNAMICKÉ AUTOBUSY ŠKODA 536 240
ZA VÁLKY SE ZAČALY VE VELKÉM VYRÁBĚT I VLEČNÉ VOZY 242
ZAHRANIČNÍ AUTOBUSY KAROSOVANÉ V PROTEKTORÁTU ČECHY A MORAVA 246
TROLEJBUSY V OBDOBÍ DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY 254

3. AUTOBUSY A TROLEJBUSY V POVÁLEČNÉM ČESKOSLOVENSKU (1945–1948 A DÁLE) 261

POVÁLEČNÉ OSUDY VÝROBCŮ AUTOBUSŮ 262
DOBA BUDOVÁNÍ „SOCIALISMU“ A PO „SAMETU“ 265

LITERATURA 269
REJSTŘÍK 270

AUTOBUSY A TROLEJBUSY V BÝVALÉM ČESKOSLOVENSKU V LETECH 1918 AŽ 1948

Příběh výroby autobusů a trolejbusů v Československé republice začíná v roce 1918 a my ho budeme sledovat až do roku 1948, kdy se zásadně mění společenský systém původní ČSR. Československo existovalo jako společný stát Čechů a Slováků (s výjimkou druhé světové války) od 28. října 1918 do 31. prosince 1992. Vzniklo po první světové válce jako jeden z nástupnických států Rakouska-Uherska. Zahrnovalo území Čech, Moravy, českého Slezska a Slovenska, do roku 1939 pak i Podkarpatské Rusi. Československý stát zanikl k 31. prosinci 1992 rozdělením na Českou republiku a Slovenskou republiku.

Oficiální název státu se vyvíjel podle změn politického zřízení: v letech 1918 až 1920 to byla Republika Československá nebo Česko-Slovenský stát. V letech 1920 až 1938, tedy v době takzvané první republiky, se používal název Československá republika. Právě v této době začal boom automobilové dopravy, který vycházel z celkového rozvoje průmyslu. Řada tradičních značek jako Laurin & Klement nebo Kopřivnická vozovka postupem času změnila nejen majitele, ale i názvy, a tak na silnice vyjíždějí osobní a užitkové automobily (autobusy nevyjímaje) se značkou Škoda nebo Tatra, resp. Praga, ale i další. Pro tyto velké automobilky pomáhaly vyrábět autobusové nástavby různé karosářské firmy – od těch nejmenších, jako byla kupříkladu provozovna Jana Bárneta v Lukavici, až po velké jako Sodomkova továrna ve Vysokém Mýtě nebo karosárna Ignaze Petery ve Vrchlabí.

Za takzvané „druhé" republiky, která existovala v letech 1938 a 1939 (a oficiálně se nazývala Česko-Slovenská republika), boom výroby autobusů skončil. Průmysl se začal orientovat na vojenskou výrobu a vozidla veřejné dopravy ustoupila do pozadí. Svoji roli sehrála i železnice, po níž se v té době přepravovala nejen většina cestujících, ale pochopitelně i nákladů. Autobusy byly v té době tak trochu okrajovou záležitostí. V letech 1939 až 1945, během druhé světové války, se republika rozdělila: vznikla samostatná Slovenská republika, která byla satelitem nacistického Německa, a v českých zemích vznikl naopak Němcům podřízený Protektorát Čechy a Morava. Z důvodu nedostatku benzinu a nafty se u autobusů začaly používat alternativní pohony jako svítiplyn nebo dřevoplyn, současně se na domácích, ale i zahraničních podvozcích stavěly v malých sériích i trolejbusy. Příkladem mohou být dodávky elektricky poháněných vozidel pro Zlín nebo Plzeň.

Roku 1945, kdy byl československý stát obnoven (byť již bez Podkarpatské Rusi, která byla přičleněna k Sovětskému svazu), se opět začal užívat název Československá republika. Takzvaná „třetí" republika, tedy období let 1945 až 1948, neměla dlouhého trvání, neboť následně na dlouhých čtyřicet let zvítězil v Československu komunistický režim. V krátkém období let 1945 až 1948, kdy se k moci již drali komunisté, vzniklo jen málo vozidel. Přeprava osob byla často zajišťována různými trofejními autobusy nebo nákladními automobily. Významným počinem se stal prototyp trambusového typu Škoda 706 RO v roce 1947, jehož sériová výroba začala o rok později. Masivní výroba autobusové a trolejbusové techniky se pak znovu rozeběhla až počátkem padesátých let 20. století, v období budování takzvaného socialismu.

1.

AUTOBUSY A TROLEJBUSY V PŘEDVÁLEČNÉM ČESKOSLOVENSKU (1918–1939)

Podívejme se ve stručnosti na historii všech nejvýznamnějších továren, které se zabývaly výrobou autobusové, resp. trolejbusové techniky. Bez výjimky byly všechny tyto závody v bývalém Československu soustředěny pouze v Čechách a na Moravě, na tehdy méně vyspělém Slovensku a v Podkarpatské Rusi nebyl k dispozici odpovídající průmyslový ani lidský potenciál.

Roky první světové války proběhly ve znamení výroby nákladních vojenských automobilů. V této době spatřila světlo světa hydrostatická převodovka. Po skončení první světové války byl například odbyt automobilových výrobků Praga velmi slabý, a tak roku 1919 přišla automobilka s palivem o polovinu lacinějším než benzin, které se prodávalo pod názvem Pragolin. Šlo o směs osmdesáti procent benzolu a dvaceti procent petroleje s vlastnostmi lehkého benzinu, který se ale obecně neujal. Od roku 1923 se používal i takzvaný dynalkol, což byla směs benzolu s čistým lihem v poměru 60 ku 40 procentům. V dobových materiálech se o palivu mluvilo v superlativech, jaká však byla skutečnost, je dnes již obtížné zjistit. Je jisté, že podobný druh paliva se používal třeba ve Francii nebo Německu.

Po vzniku Československé republiky byl obecně zájem o autobusy menší a za rok se vyrobilo jen několik desítek vozidel určených pro osobní veřejnou dopravu. Na domácí scéně zůstali jen čtyři výrobci automobilů – pražské továrny Praga a Walter, mladoboleslavský Laurin & Klement a kopřivnická Tatra.

Továrny na výrobu automobilů v této době trpěly nedostatkem materiálu všeho druhu, takže dokonce začaly zvažovat, že místo pneumatik budou používat špalky z tvrdé gumy pro osobní vozy, pro ostatní vozidla pak špalky z tvrdého dřeva, pospojované mezi sebou po obvodu ocelovými péry a zajištěné přívěsnými kruhy, spojenými s koly všeho druhu. K tomu ale naštěstí nedošlo. Kola prvních autobusů měla nalisované obruče z tvrdé gumy, což na tehdy neupravených vozovkách nemuselo být právě příjemné svezení, později se začala používat disková kola s pneumatikami. Náhradní kola bývala umístěna buď ve schránách v boku autobusu, nebo naopak na zádi zvnějšku karoserie.

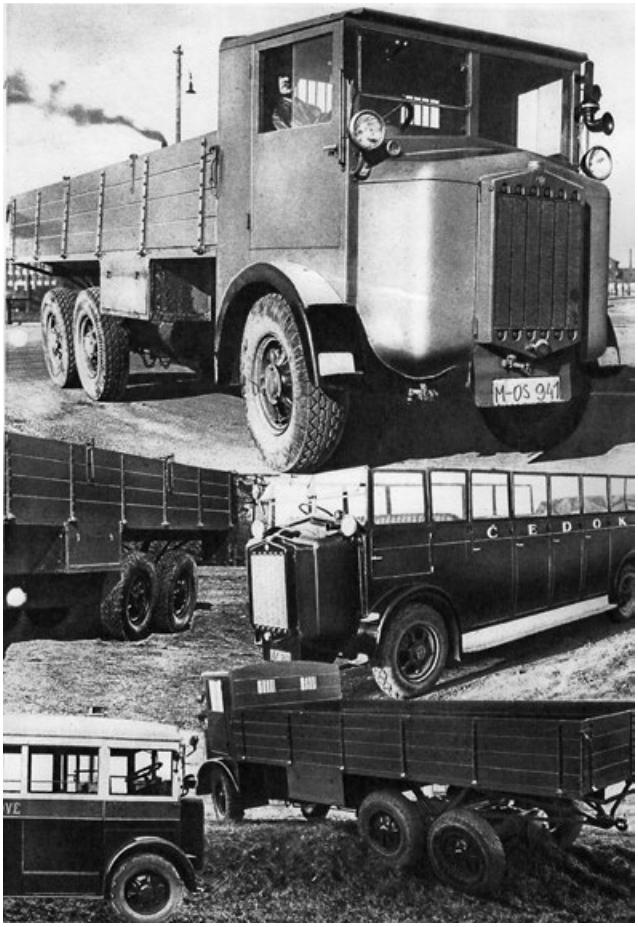
Samostatnou kapitolu představuje konstrukce vozidel. Autobusy se v prvních letech vyráběly na podvozcích nákladních automobilů, což s sebou neslo řadu problémů. Nevyhovující byla především nástupní výška a špatné odpružení, negativa představoval i pohon zadních kol řetězovým náhonem, který byl později nahrazen spojovacím kardanovým hřídelem. Koncem dvacátých let došlo díky vylepšenému brzdovému systému k významné změně v oblasti bezpečnosti jízdy. Původně byly autobusy brzděny jen zadními koly, postupně se přešlo na brzdění všemi koly. Samozřejmostí začalo být i brzdění pomocí motoru. Motory začaly mít snímatelné hlavy, což umožnilo lepší a rychlejší servis. Současně začaly být vyráběny ze slitiny hliníku, což zase pomohlo snížit hmotnost vozidla.

PŘEDSTAVENÍ NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH TOVÁREN

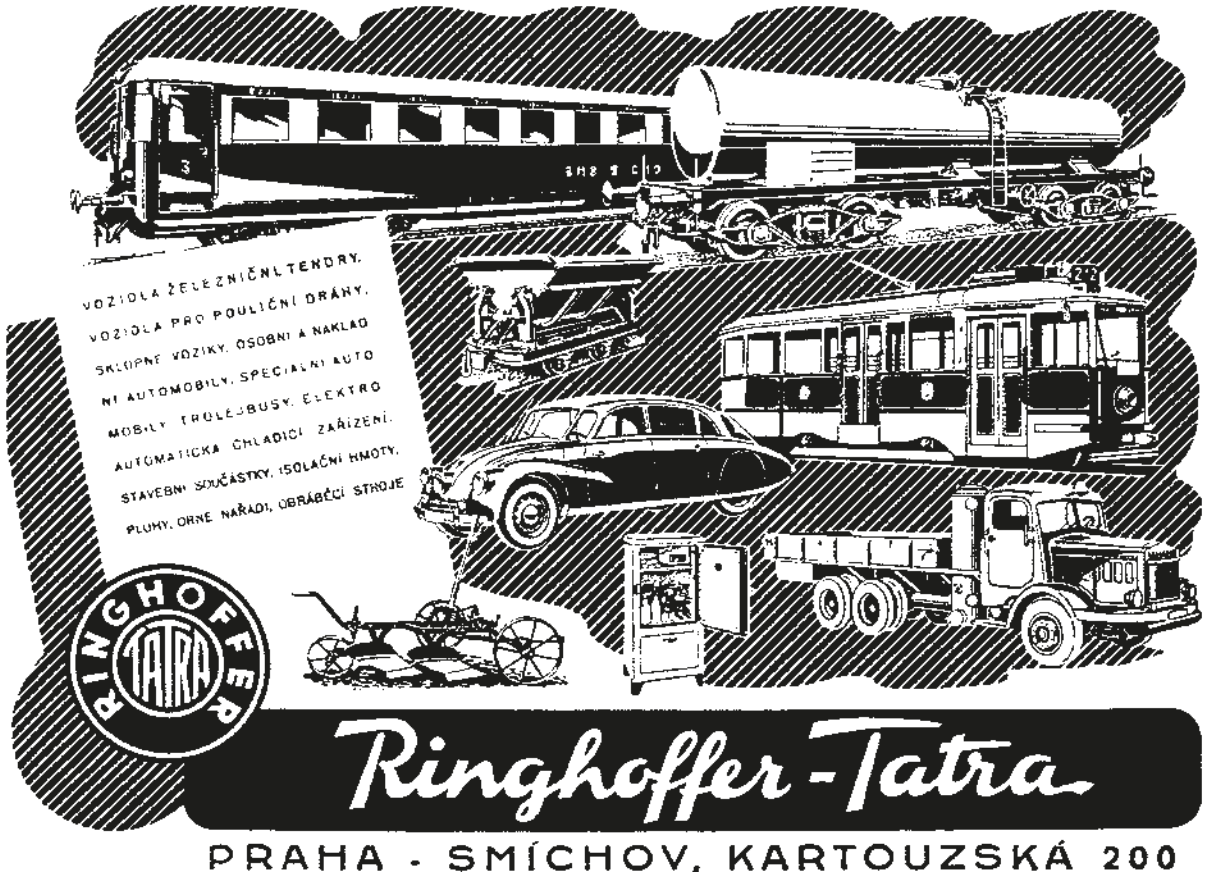
TATROVKA S VÍCE NEŽ JEDEN A PŮL STOLETÍ STAROU TRADICÍ

Továrnu Tatra založil Ignaz Schustala v roce 1850 v Kopřivnici (nebo také německy Nesselsdorfu) jako dílnu na výrobu kočárů a později také železničních vagónů. V roce 1891, po smrti Ignaze Schustaly, vznikla společnost Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks Gesellschaft. Dědici zakladatele své podíly o čtyři roky později prodali a od podzimu 1897 se továrna začala zabývat i výrobou silniční techniky. První osobní automobil se spalovacím motorem v českých zemích s názvem President byl představen v roce 1898 a o rok později byl postaven i první nákladní automobil. Továrna nesla v letech 1900 až 1921 název Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft Nesselsdorf (NW) – Abteilung Automobilbau (což česky

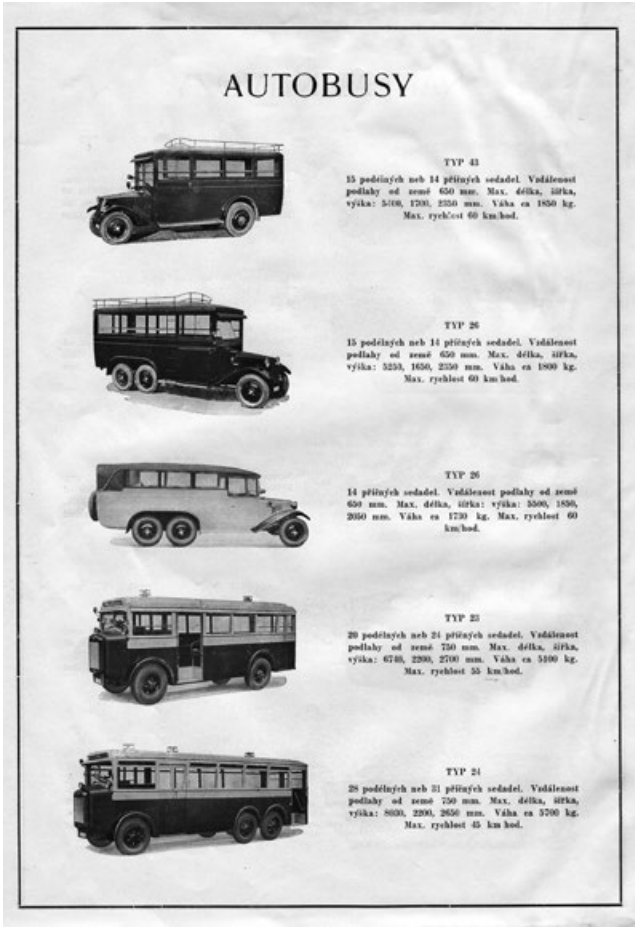
znamenalo Kopřivnická vozovka Kopřivnice, automobilní oddělení). Veřejná doprava nezůstala stranou, a tak byl v roce 1900 experimentálně vyroben jeden kus parního omnibusu. Autobusy vybavené zážehovým motorem se postupně začaly vyrábět až od roku 1907. Obchodní značka Tatra vznikla až v roce 1919 na základě úspěšných jízdních zkoušek osobního automobilu typu U ve Vysokých Tatrách. Na počest zdolání vysokohorského terénu, kam do té doby nevyjelo žádné motorové vozidlo, bylo rozhodnuto o novém názvu Tatra, byť se německý název NW oficiálně používal až do roku 1921. Je trochu s podivem, že ochranná známka Tatra byla zaregistrována až v roce 1934…



Od roku 1923 se v Kopřivnici začalo s výrobou bezrámových konstrukcí a kyvadlových, vzduchem chlazených motorů, což byla práce konstruktéra Hanse Ledwinky, který zastával od roku 1934 místo ředitele kopřivnické Tatry. V roce 1924 měla fabrika stále německý název Tatra-Werke, Automobil-und Wagonbau A. G., až o tři roky později získává český název Tatra, a. s. pro stavbu automobilů a železničních vozů, Kopřivnice. Po fúzi s pražskou společností Ringhoffer v roce 1936 se používal jen název Závody Ringhoffer-Tatra, a. s. Firma prezentovala v odborném tisku přednosti výkyvných polonáprav, třínápravových vozidel nebo bezrámových podvozků. V dobových materiálech se tak můžeme například dočíst: „Vysoká trvanlivost vozů Tatra jest odůvodněna silnou, a přitom lehkou stavbou, vykazující příznivý poměr mezi mrtvou a užitečnou vahou. Nízkoobrátkový motor zaručuje nejnepatrnější opotřebování otáčivých součástí za největší výkonnosti. Uzavřená stavba vozidla dokonale zamezuje vnikání nečistoty a prachu do nejdůležitějších ústrojů, resp. chassis Tatra výborně se hodí pro hromadnou dopravu osob, pro dopravu autobusovou. Mimořádně malá vzdálenost podlahy od země, dalekosáhlá volnost v uspořádání sedadel a dveří jsou význačnými znaky autobusů Tatra. Samonosná karoserie jest v několika všestranně vyztužených bodech upevněna na chassis. Autobusy Tatra jsou vyráběny v různém provedení, se sedadly podélnými pro dopravu místní, s příčnými pro dopravu meziměstskou, i jako autobusy vyhlídkové.“ Po válce pak továrna dostala název Tatra, národní podnik, Kopřivnice, který používala až do roku 1990.



Dobová reklama z válečných let firmy Ringhoffer-Tatra na tramvaje, trolejbusy, užitková vozidla a další sortiment

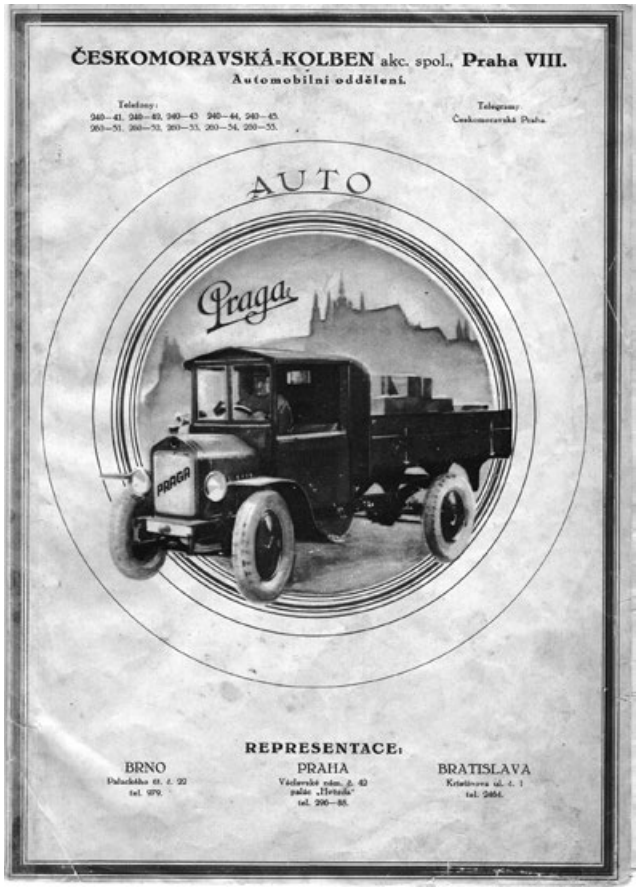


Reklamní prospekt firmy Tatra z třicátých let na dvou- a tříosé autobusy typových skupin T 23, 24, 26 a 43

PRAGOVKA NEJPRVE JAKO ODNOŽ VÝROBY ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL

Pražská automobilka Praga vznikla fakticky až v roce 1907, ale její počátek se datuje do roku 1904, kdy 6. května podal poslanec Heřman Janda, člen správní rady První českomoravské továrny na stroje v pražské Libni (jež se později stala jednou ze součástí významného koncernu ČKD), návrh na zahájení výroby automobilů. Nové automobilní oddělení se však správní rada První českomoravské továrny rozhodla zřídit až o dva roky později. Ve stejné době se podobná myšlenka objevila i ve vagónce Strojírny František Ringhoffer v Praze na Smíchově. Obě firmy spolu tehdy úzce spolupracovaly, takže na popud vrchního ředitele První českomoravské továrny na stroje, inženýra Maříka vznikla 27. března 1907 samostatná automobilní společnost s ručením omezeným, společný podnik Pražské českomoravské továrny a vagónky Ringhoffer. Dostala do vínku název Pražská automobilní továrna, společnost s ručením omezeným.

Nová automobilka v začátcích zápasila s nedostatkem zkušeností a kvalifikovaných odborníků. Zároveň se její výrobky musely vyrovnávat s nedůvěrou zákazníků, neboť tehdy byly v oblibě spíše vozy zahraničních značek, které byly ale výrazně dražší. Po roce Ringhoffer



Přední strana prospektu firmy Praga z dvacátých let minulého století na užitková vozidla AN, L, MN, N a NO

společný podnik opustil a společníci ho museli vyplatit. V roce 1910 došlo k přelomové změně, neboť pro automobilové výrobky bylo přijato nové obchodní jméno Praga. O názvu rozhodlo představenstvo První českomoravské továrny na stroje na základě staroslovanského názvu města Prahy, autorem prvního znaku automobilů Praga byl inženýr Janeček. Nejdříve se začaly vyrábět osobní vozy, teprve posléze se přistoupilo k výrobě vozů nákladních. První autobusy vznikly až těsně před první světovou válkou.

Začátkem dvacátých let se začaly poměry v automobilovém světě konsolidovat: okolo roku 1923 klesla cena benzinu, včetně pneumatik a duší. Přesto ale automobilka Praga, tehdy již součást akciové společnosti Českomoravská-Kolben, propustila ve snaze zaujmout dominantnější postavení na československém automobilovém trhu čtyřicet procent zaměstnanců. Jen v Praze bylo v té době evidováno dvacet autobusů, ale také 164 nákladních a 320 osobních vozidel značky Praga. Výrobky továrny Tatra vykazovaly v Praze mnohem skromnější čísla – 28 nákladních a 39 osobních vozidel, autobus nebyl zaregistrován ani jeden.

Cena vozidel však po krátké době opět začala růst, neboť se začaly vybírat obecní dávky z provozu silničních vozidel (jednalo se o určitou formu silniční daně). Do vozidel se začaly montovat tachometry a tachografy – důvodem byla hlavně hospodárnost provozu. O rok později se hospodářská situace zlepšila a odbyt automobilů Praga se zvýšil. Podle amerického vzoru byla do celého výrobního procesu zavedena pásová výroba. Výroba se zjednodušila a zefektivnila, ubylo zmetků. Značka Praga se tak stala synonymem kvality.

V dubnu 1924 byl na Mezinárodní výstavě automobilů předveden i patnáctimístný autobus typu Praga R, který se s úspěchem vyvážel do Turecka. Automobilka zavedla sériovou výrobu hliníkových hlav motorů a konečně začal úspěšný rozvoj značky. V roce 1926 byl poprvé představen veřejnosti autobus řady NO se sníženým rámem, který poněkud připomínal železniční Pullmanovy vagóny a nastupovalo se do něj pouze jednou stupačkou. Autobusy Praga, vytápěné zdrojem tepla z výfukových plynů, byly při jízdě stabilnější a také se tolik nekymácely. Podle pragovácких statistik mělo být v roce 1926 vyrobeno sto dvacet autobusů řady AO a NO a osmdesát vozidel typu MO. O rok později přišla automobilka Praga s kolejovým autobusem na bázi typové skupiny NO, který byl postaven na železničním podvozku a označen jako NŽ (u ČSD dostal označení M 120.001). Vzhledem k tomu, že firma Praga měla od počátku výroby k dispozici vlastní karosárnu, jejíž kapacita však byla omezená, musela dávat své autobusy karosovat jiným firmám, například plzeňské společnosti Václav Brožík. Karoserie si Praga dokázala zajistit vlastními silami až v časech hospodářské krize začátkem třicátých let. Na trh bylo v roce 1927 dodáno celkem 176 autobusů a zároveň skončila výroba typu AO.

Roku 1929 bylo rozhodnuto o zjednodušení výroby automobilů značky Praga. Aby se mohlo vyrábět co nejvíce, byl počet typových skupin užitkových vozidel snížen na jeden typ autobusu a tři typy nákladních vozidel. O dva roky později pak byl ve vysočanské továrně představen nový podvozek s šestiválcovým motorem o obsahu 7000 cm^3. Nový typ dostal označení TN a jedním z odběratelů se staly Elektrické podniky hlavního města Prahy. V roce 1933 pak vznikly nové typové řady RN (rychlý nákladní) a LN (lehký nákladní). Současně byla představena nová konstrukce tříosého nákladního vozu typu TO, který se vyráběl především v autobusové modifikaci. V roce 1936 se v Pragovce testoval pohon na dřevoplyn,

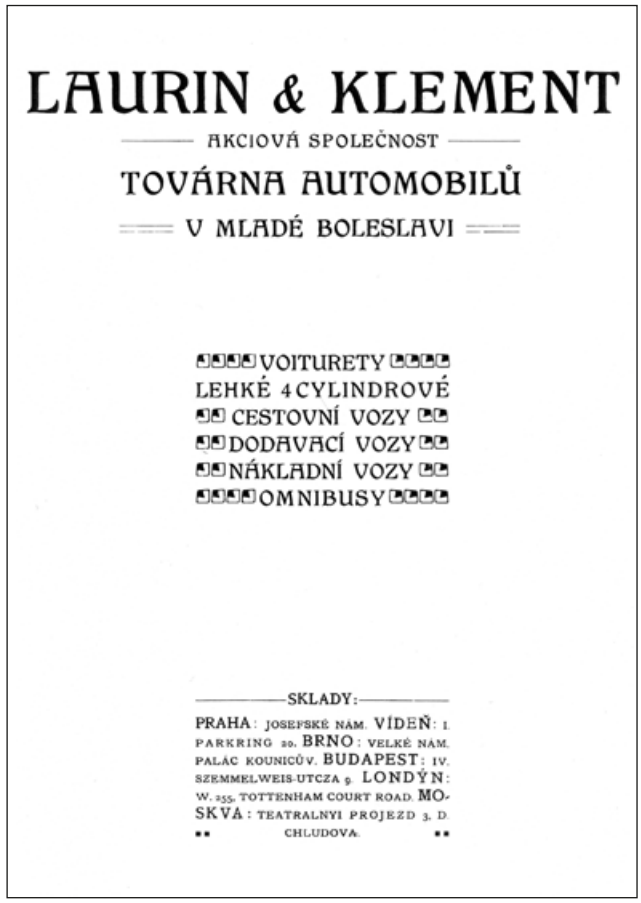
který byl hospodárnější než klasická paliva. Ve stejném roce vznikl první trolejbus Praga, který byl pod označením TOT (interní označení TR 4500) dodán Elektrickým podnikům hlavního města Prahy. Pro výrobky značky Praga připravovala karoserie celá řada firem, například Oldřich Uhlík, Václav Brožík, Ignaz Theodor Petera, Hartmann, Sodomka, Bohemia z České Lípy, Wichterle a Kovářík a řada dalších.

LAURIN A KLEMENT Z MLADÉ BOLESLAVI

Roku 1895 se knihkupec Václav Klement z Mladé Boleslavi a mechanik Václav Laurin z Turnova dohodli na spolupráci, jejímž výsledkem byl vznik mladoboleslavské manufaktury na jízdní kola. Oba podnikatelé se skvěle doplňovali, přestože byli povahově zcela rozdílní. Klement byl dynamický a měl vzácný dar zdravého instinktu a obchodního ducha, na rozdíl od přemýšlivého a klidnějšího technika Laurina. Jeden bez druhého by zcela určitě známou značku Laurin & Klement nevytvořili. Důležitým milníkem v životě firmy se v roce 1898 stala výstavba vlastní továrny. Oba majitelé našli další sortiment, jenž by doplnil výrobu jízdních kol – nebylo to nic menšího než automobily, které začali vyrábět počátkem roku 1905.

Firma Laurin & Klement se významně rozrostla v roce 1912 po zakoupení liberecké automobilky RAF (Reichenberger Automobil Fabrik), založené v roce 1907. Továrna byla na tehdejší dobu moderně vybavena a v době převodu do společnosti Laurin & Klement nabízela několik typů osobních automobilů, ale také podvozkovou skupinu, na níž bylo možné stavět nákladní automobily či autobusy.

Postupem času však firma Laurin & Klement nedokázala sama čelit masivní konkurenci dvou nejvýznamnějších hráčů na trhu: firmám NW (později Tatra) a Praga. Obě konkurenční společnosti totiž fungovaly víceméně jako samostatná oddělení velkých strojírenských podniků (v případě Tatry to byly Ringhofferovy strojírny, u Pragy zase Českomoravská-Kolben-Daněk). Oběma firmám to umožňovalo jednak výhodnou kooperaci výroby, jednak i sanování ztrát z obchodní činnosti. Zásadní rozhodnutí o budoucnosti firmy Laurin & Klement na sebe proto nenechalo dlouho čekat. Byly osloveny Škodovy závody v Plzni, které v té době měly i své vlastní automobilní oddělení, a v roce 1924 začalo intenzivní jednání s vedením Škodových závodů, jež vyvrcholilo 20. července následujícího roku, kdy se Škodovka zavázala ke koupi továrny v Mladé Boleslavi i se všemi jejími filiálkami. Podle smlouvy musely být předešlé typy vozidel, které se vyráběly v Mladé Boleslavi, označeny názvem Laurin & Klement. Vozidla vyvinutá po 20. srpnu 1925 ovšem automaticky získávala označení Škoda. Tím také končí historie firmy Laurin & Klement.


LAURIN & KLEMENT

AKCIOVÁ SPOLEČNOST

TOVÁRNA AUTOMOBILŮ

V MLADÉ BOLESLAVI

VOITURETY
LEHKÉ 4 CYLINDROVÉ
CESTOVNÍ VOZY
DODAVACÍ VOZY
NÁKLADNÍ VOZY
OMNIBUSY

SKLADY:

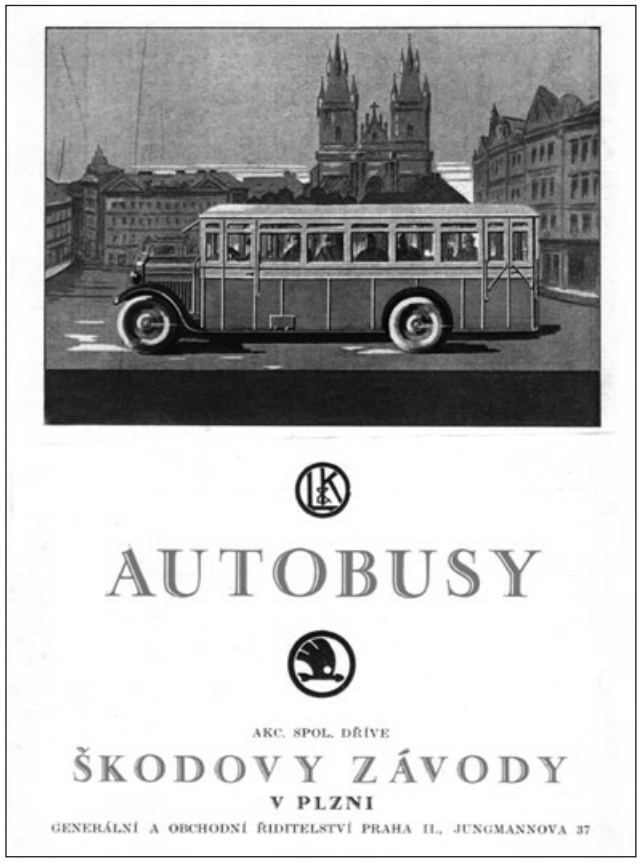
PRAHA: JOSEFSKÉ NÁM. VÍDEŇ: I. PARKRING 20. BRNO: VELKÉ NÁM. PALÁC KOUNICŮV. BUDAPEST: IV. SZEMMELWEIS-UTCZA 9. LONDÝN: W. 255, TOTTENHAM COURT ROAD. MOSKVA: TEATRALNYI PROJEZD 3. D. CHUDOVA.

Reklamní prospekt na všechny druhy automobilů firmy Laurin & Klement z doby před vznikem první republiky

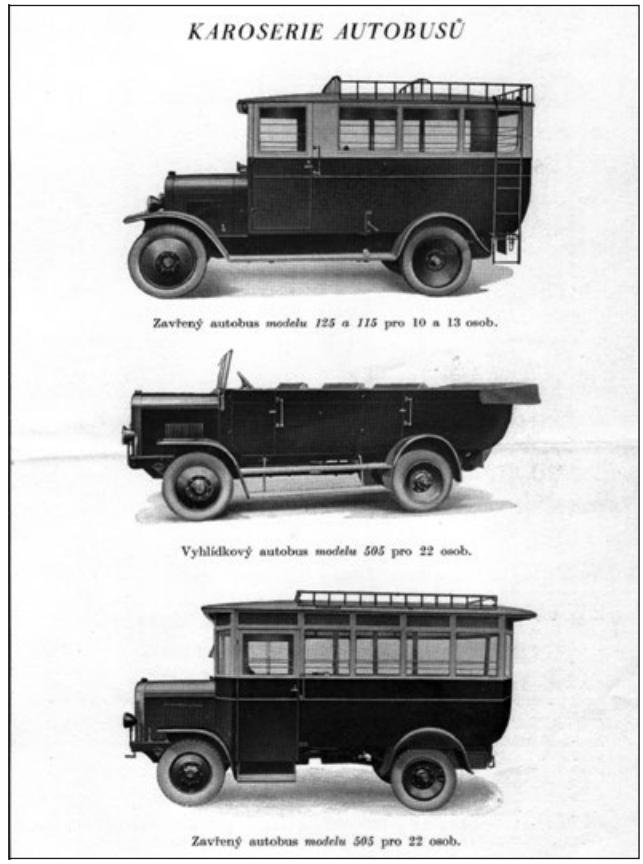
ŠKODOVKA SE STALA STROJÍRENSKÝM MAMUTEM

V Plzni vznikla v roce 1859 strojírna, kterou založil hrabě Arnošt Valdštejn. O sedm let později byl do jejího čela povolán inženýr Emil Škoda, aby konsolidoval poměry v továrně. V roce 1869 ji Škoda odkoupil a strojírna od té doby nese jeho jméno. Škoda se zaměřil na výrobu oceli a od roku 1876 systematicky začal budovat síť domácích a zahraničních zastoupení. Automobilní oddělení plzeňských Škodových závodů vzniklo až v roce 1919 a zpočátku se soustředilo na silniční traktory, pancéřové vozy, ale také na elektrobenzinová vozidla Tilling-Stevens. Většina takto vyráběných vozidel sloužila pro vojenské účely, první autobus byl vyroben až v roce 1925. Plzeňské automobilní oddělení Škodových závodů zprvu nemělo svoji vlastní karosárnu, proto karoserie dodávala například plzeňská karosárna Brožík nebo pražský karosář J. O. Jech.

Po spojení firem Škoda a Laurin & Klement byla do Plzně přenesena výroba těžkých nákladních a speciálních automobilů, včetně odlitků a výkovků. Naopak do Mladé Boleslavi se soustředila výroba karoserií, a to i těch, které se začaly vyrábět v Plzni. Řada mladoboleslavských zaměstnanců musela řešit rébus, zda se přestěhují do Plzně, kde

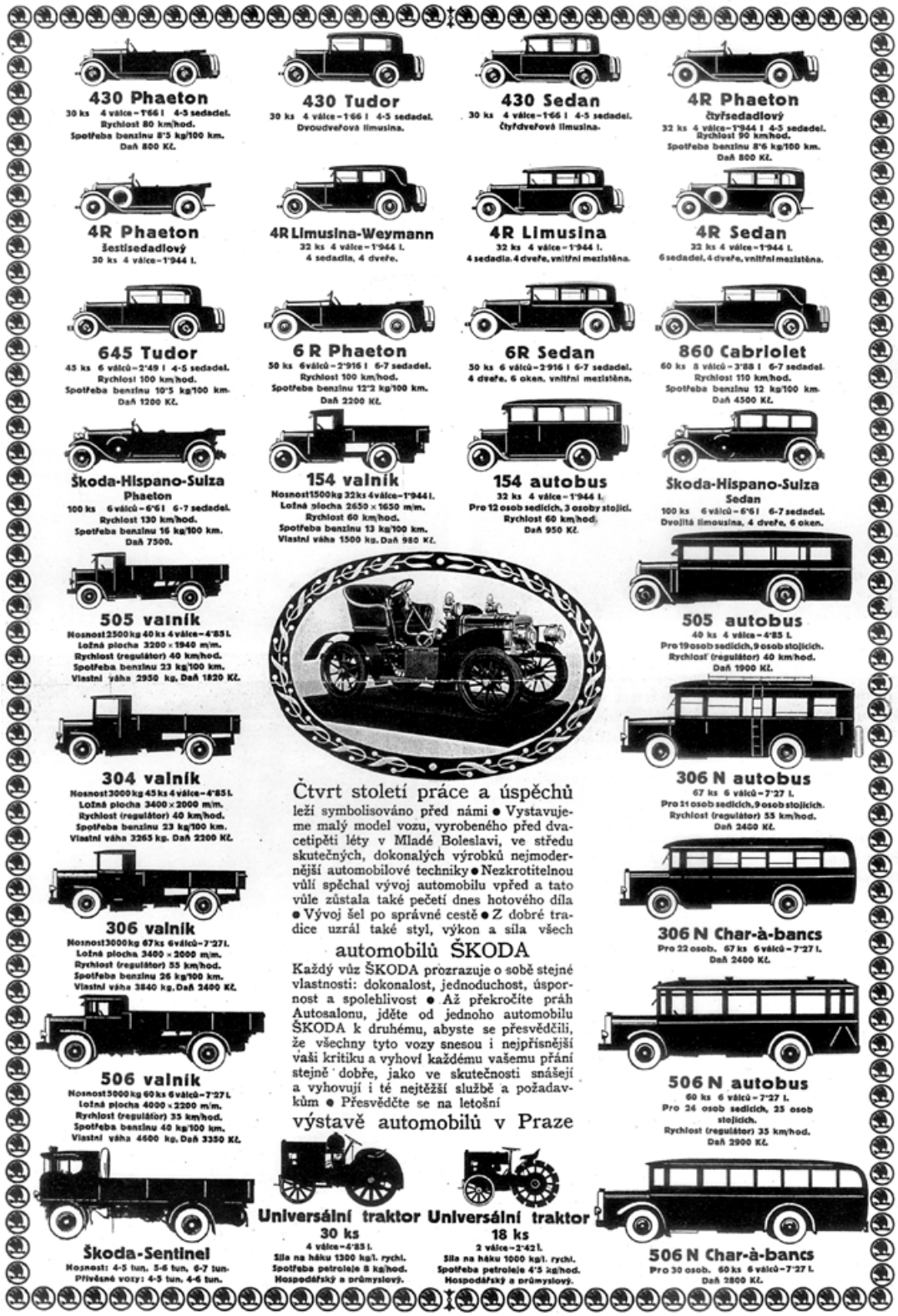


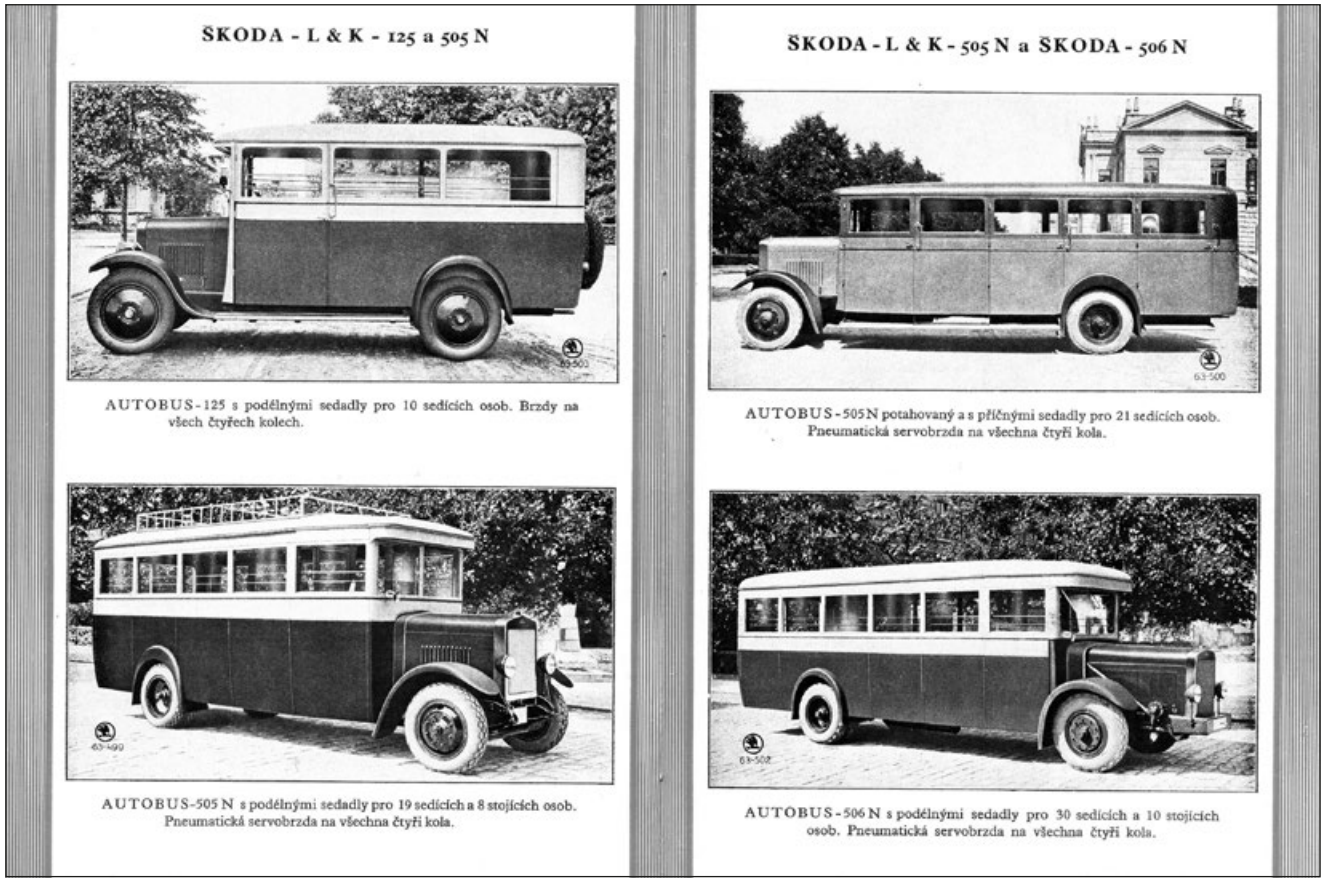
Přední strana prospektu na škodovácké autobusy typových skupin 115, 125, 505 a 550 včetně nízkorámových provedení z roku 1927



Jedna z vnitřních stran prospektu Škoda na malé autobusy modelových řad 125 a 505 v otevřené a uzavřené verzi

► **Obchodní prospekt z dvacátých let na užitkové a osobní vozy z mladoboleslavské Škodovky**


430 Phaeton
30 ks 4 válce – 1·66 l 4-5 sedadel.
Rychlost 80 km/hod.
Spotřeba benzinu 8·5 kg/100 km.
Daň 800 Kč.
430 Tudor
30 ks 4 válce – 1·66 l 4-5 sedadel.
Dvoudveřová limusina.
430 Sedan
30 ks 4 válce – 1·66 l 4-5 sedadel.
Čtyřdveřová limusina.
4R Phaeton
čtyřsedadlový
32 ks 4 válce – 1·944 l 4-5 sedadel.
Rychlost 90 km/hod.
Spotřeba benzinu 8·6 kg/100 km.
Daň 800 Kč.
4R Phaeton
šestisedadlový
30 ks 4 válce – 1·944 l.
4R Limusina-Weymann
32 ks 4 válce – 1·944 l.
4 sedadla, 4 dveře.
4R Limusina
32 ks 4 válce – 1·944 l.
4 sedadla, 4 dveře, vnitřní mezistěna.
4R Sedan
32 ks 4 válce – 1·944 l.
6 sedadel, 4 dveře, vnitřní mezistěna.
645 Tudor
45 ks 6 válců – 2·49 l 4-5 sedadel.
Rychlost 100 km/hod.
Spotřeba benzinu 10·5 kg/100 km.
Daň 1200 Kč.
6 R Phaeton
50 ks 6 válců – 2·916 l 6-7 sedadel.
Rychlost 100 km/hod.
Spotřeba benzinu 12·2 kg/100 km.
Daň 2200 Kč.
6R Sedan
50 ks 6 válců – 2·916 l 6-7 sedadel.
4 dveře, 6 oken, vnitřní mezistěna.
860 Cabriolet
60 ks 8 válců – 3·88 l 6-7 sedadel.
Rychlost 110 km/hod.
Spotřeba benzinu 12 kg/100 km.
Daň 4500 Kč.
Škoda-Hispano-Suiza
Phaeton
100 ks 6 válců – 6·6 l 6-7 sedadel.
Rychlost 130 km/hod.
Spotřeba benzinu 16 kg/100 km.
Daň 7500.
154 valník
Nosnost 1500 kg 32 ks 4 válce – 1·944 l.
Ložná plocha 2650 × 1650 m/m.
Rychlost 60 km/hod.
Spotřeba benzinu 13 kg/100 km.
Vlastní váha 1500 kg. Daň 980 Kč.
154 autobus
32 ks 4 válce – 1·944 l.
Pro 12 osob sedících, 3 osoby stojící.
Rychlost 60 km/hod.
Daň 950 Kč.
Škoda-Hispano-Suiza
Sedan
100 ks 6 válců – 6·6 l 6-7 sedadel.
Dvojitá limousina, 4 dveře, 6 oken.
505 valník
Nosnost 2500 kg 40 ks 4 válce – 4·85 l.
Ložná plocha 3200 × 1940 m/m.
Rychlost (regulátor) 40 km/hod.
Spotřeba benzinu 23 kg/100 km.
Vlastní váha 2950 kg. Daň 1820 Kč.
505 autobus
40 ks 4 válce – 4·85 l.
Pro 19 osob sedících, 9 osob stojících.
Rychlost (regulátor) 40 km/hod.
Daň 1900 Kč.
Čtvrt století práce a úspěchů
leží symbolisováno před námi ● Vystavujeme malý model vozu, vyrobeného před dvacetipěti léty v Mladé Boleslavi, ve středu skutečných, dokonalých výrobků nejmodernější automobilové techniky ● Nezkrotitelnou vůlí spěchal vývoj automobilu vpřed a tato vůle zůstala také pečetí dnes hotového díla ● Vývoj šel po správné cestě ● Z dobré tradice uzrál také styl, výkon a síla všech
automobilů ŠKODA
Každý vůz ŠKODA prozrazuje o sobě stejné vlastnosti: dokonalost, jednoduchost, úspornost a spolehlivost ● Až překročíte práh Autosalonu, jděte od jednoho automobilu ŠKODA k druhému, abyste se přesvědčili, že všechny tyto vozy snesou i nejpřísnější vaši kritiku a vyhoví každému vašemu přání stejně dobře, jako ve skutečnosti snášejí a vyhovují i té nejtěžší službě a požadavkům ● Přesvědčte se na letošní
výstavě automobilů v Praze
304 valník
Nosnost 3000 kg 45 ks 4 válce – 4·85 l.
Ložná plocha 3400 × 2000 m/m.
Rychlost (regulátor) 40 km/hod.
Spotřeba benzinu 23 kg/100 km.
Vlastní váha 3265 kg. Daň 2200 Kč.
306 N autobus
67 ks 6 válců – 7·27 l.
Pro 21 osob sedících, 9 osob stojících.
Rychlost (regulátor) 55 km/hod.
Daň 2400 Kč.
306 valník
Nosnost 3000 kg 67 ks 6 válců – 7·27 l.
Ložná plocha 3400 × 2000 m/m.
Rychlost (regulátor) 55 km/hod.
Spotřeba benzinu 26 kg/100 km.
Vlastní váha 3840 kg. Daň 2400 Kč.
306 N Char-à-bancs
Pro 22 osob. 67 ks 6 válců – 7·27 l.
Daň 2400 Kč.
506 valník
Nosnost 5000 kg 60 ks 6 válců – 7·27 l.
Ložná plocha 4000 × 2200 m/m.
Rychlost (regulátor) 35 km/hod.
Spotřeba benzinu 40 kg/100 km.
Vlastní váha 4600 kg. Daň 3350 Kč.
506 N autobus
60 ks 6 válců – 7·27 l.
Pro 24 osob sedících, 25 osob stojících.
Rychlost (regulátor) 35 km/hod.
Daň 2900 Kč.
Škoda-Sentinel
Nosnost: 4-5 tun, 5-6 tun, 6-7 tun.
Přívěsné vozy: 4-5 tun, 4-6 tun.
Universální traktor
30 ks
4 válce – 4·85 l.
Síla na háku 1300 kg/1. rychl.
Spotřeba petroleje 8 kg/hod.
Hospodářský a průmyslový.
Universální traktor
18 ks
2 válce – 2·42 l.
Síla na háku 1000 kg/1. rychl.
Spotřeba petroleje 4·5 kg/hod.
Hospodářský a průmyslový.
506 N Char-à-bancs
Pro 30 osob. 60 ks 6 válců – 7·27 l.
Daň 2800 Kč.



Část továrního prospektu firmy Škoda z druhé poloviny dvacátých let zobrazující typové skupiny 125, 505 a 506

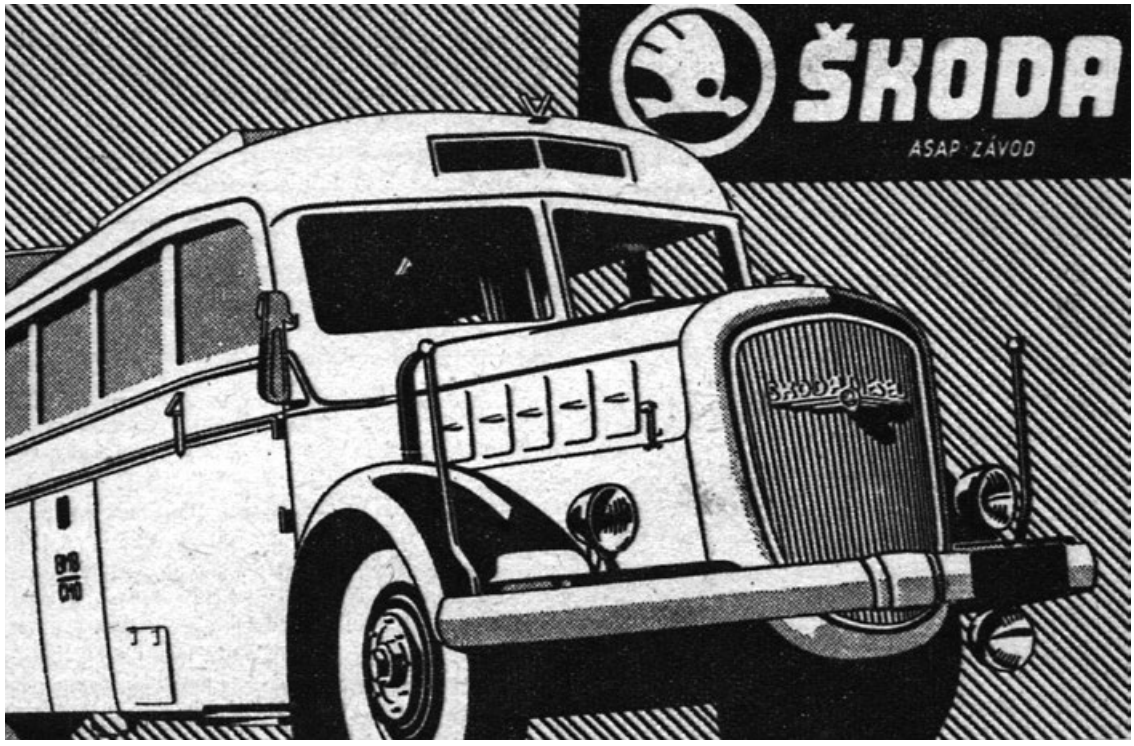
byla soustředěna větší část výroby, nebo z firmy odejdou. Většina odborníků se ale rozhodla u firmy zůstat a začala budovat prestižní značku Škoda. V plánu byla i stavba nové továrny v Mladé Boleslavi a rozšíření výroby. Nová čtyřpatrová karosárna byla v Mladé Boleslavi otevřena v roce 1926, další provoz byl otevřen o dva roky později.

V ROCE 1930 VZNIKÁ ASAP

Do roku 1929 objem výroby v mladoboleslavské Škodovce stále rostl. V chodu závodu se však začaly projevovat první problémy, které byly určitým signálem pro vedení firmy, že by její ekonomická situace mohla být ohrožena. Vzhledem k centrálnímu řízení provozu z Plzně bylo omezeno rychlé rozhodování, a tak se zvyšovaly režijní náklady. Výroba a prodej neměly náležitou pružnost, a přestože do zařízení závodu byly investovány velké finanční částky, nebyla jeho kapacita efektivně využita. K 1. lednu 1930 byla proto vytvořena Akciová společnost pro automobilový průmysl (ASAP), která převzala továrnu v Mladé Boleslavi, automobilní oddělení firmy Škoda v Plzni, firemní opravnu v Praze a řadu menších značkových servisů. Ředitelem závodu v Mladé Boleslavi byl jmenován Ing. Karel Hrdlička, který stál za mnoha inovačními projekty v továrně. Vozidla vyráběná v továrně ASAP nesla i nadále obchodní označení Škoda.

ASAP začal jako první český výrobce se sériovou výrobou vznětových motorů. Konstruktéři měli v automobilním oddělení Škodových závodů od konce dvacátých let velmi napilno, protože bylo nutné připravit nová, konkurenceschopná vozidla. Pracovalo se nejen na vývoji typů 304, resp. 306, ale na pětitunách Škoda 504 a 506, tehdy ještě se zážehovými motory. Vývoj úsporných vznětových motorů ale ve Škodovce pozorně sledovali. V roce 1928 si Škodovy závody vypůjčily německé nákladní vozy značek MAN a Henschel, vybavené již „dieselovými" motory, a provedly s nimi porovnávací jízdy. Srovnatelný typ Škoda 504, vybavený zážehovým motorem, měl v závěru zkoušek zhruba o třetinu vyšší spotřebu paliva než německé nákladní vozy. Tím bylo jasné, že škodovácké výrobky musí být co nejdříve vybaveny vznětovými motory.

Vedení firmy rozhodlo, že se bude vyvíjet motor vlastními konstrukčními silami a nikoli v licenci, jak dříve bývalo běžné. Odpovědným pracovníkem pro vývoj tohoto motoru byl jmenován Emil Resler, přednosta konstrukce oddělení „vozidla" Škodových závodů. Vývoj vznětového motoru Škoda probíhal ve dvou paralelních liniích, které byly pojmenovány po svých duchovních otcích jako „Abramson" a „Zbožínek". Motor „Abramson" byl navržen vynálezcem inženýrem Alexandrem Abramsonem. Ten vyprojektoval dvoudobý motor již v roce 1929, ale při testech se zjistilo, že z řady důvodů není pro nákladní vozidla nebo autobusy vhodný. Úspěšnější byl naopak druhý konstruktér, inženýr Arnošt Zbožínek, který již měl zkušenosti s konstruováním „dieselů" ze zahraničí. Navrhl čtyřdobý motor s nepřímým vstřikováním. Po odstranění prvotních potíží s praskajícími písty a hlavami byl motor o výkonu 73,6 kW, resp. 48,5 kW připraven již na začátku třicátých let k sériové výrobě. V roce 1936 byl podán návrh na vývoj malého motoru o objemu dvou litrů a v ASAP se připravovala sada nových, lehčích a výkonnějších motorů. Okupace Československa Německem a následné politické změny tento vývoj však zastavily. Výjimku tvořil jen motor Škoda 706 R, který byl zkonstruovaný za druhé světové války.



Reklama na výrobky továrny ASAP v Mladé Boleslavi z počátku druhé světové války

Počínaje rokem 1930 se postupně dostaly na trh různé skupiny užitkových vozidel, tedy nákladních automobilů a autobusů. Nejdříve to byl typ Škoda 206, v jehož označení první dvě číslice naznačovaly užitečnou hmotnost, tedy 2000 kg, třetí číslice pak znamenala, že jde o šestiválec. Škodovka takto označovala podobně i další modely, takže vozidla se čtyřkou na konci byly čtyřválce, naopak ty se šestkou šestiválce. Ve stejném roce jako typ 206 vyjelo i šestiválcové provedení Škoda 606 s užitečnou hmotností šest tun. Zmenšením šestituny Škoda 606 vzniká ještě čtyřtunka Škoda 404, opatřená již vznětovými čtyřválcovými motory. O čtyři roky později vyjely z mladoboleslavské továrny nové třínápravové nákladní automobily a autobusy v benzinové a dieselové modifikaci, označené jako Škoda 656 a 656 D, vybavené šestiválci s užitečnou hmotností 6500 kg. Roku 1935 pak v továrně vznikl devítimetrový třínápravový osmitunový autobus, vybavený šestiválcem s typovým označením 806 D, a naopak menší šestimetrová užitková vozidla typu Škoda 254 D, což byly 2,5tuny se vznětovými čtyřválci.

Ve stejném roce začali konstruktéři pracovat i na prvním vozidle na elektrický pohon, kterým se stal trolejbus s označením Škoda 1 Tr. Zahájil tím dlouholetou tradici výroby trolejbusové techniky v naší zemi, která s výjimkou několika válečných let trvá až do dnešní doby. Konec třicátých let 20. století proběhl v mladoboleslavské továrně ve znamení tří „proudnicových" pětitunových autobusů typů 532 a 536 a v neposlední řadě sedmituny Škoda 706 N a ND.

WALTROVKA Z JINONIC NEVYRÁBĚLA JEN MOTORY DO LETADEL

Pražská továrna na letecké motory Walter, později známá i jako Motorlet Jinonice, nevyráběla jen motory do letadel. Ty se v továrně začaly vyrábět až v roce 1923 na základě licenční smlouvy s německou firmou BMW. Počátky firmy jsou spojeny s Josefem Walterem a posléze jeho synem Jaroslavem, který kráčel v otcových šlépějích, a především s výrobou jízdních kol, motocyklů a později osobních i užitkových vozidel. Zakladatel firmy Josef Walter byl pečlivý a důsledný člověk a jako čtyřiadvacetiletý si pronajal vlastní dílnu v Praze na Smíchově, kde začal vyrábět jízdní kola, později motocykly. Na základě komisionálního řízení bylo Waltrovi 4. února 1913 uděleno „Povolení ku postavení továrny na motorová vozidla firmě J. Walter" v Praze-Jinonicích. Továrna posléze dostala název Josef Walter a spol. – akciová továrna na automobily a letecké motory a po dlouhá léta byla symbolem solidnosti a kvality.

Užitkové automobily se začaly v jinonické Waltrovce vyrábět od roku 1923, o výrobě autobusů vedení firmy pak rozhodlo v roce 1928. Autobusy Walter se stavěly na podvozcích nákladních automobilů a nelišily se od nich ani mechanicky, ani výkonově. Firma Walter se zabývala výrobou městských, ale také linkových a dálkových autobusů. Autobusové karoserie pak dodávali do Waltrovky externí dodavatelé z celých Čech.

Je zajímavé podívat se na ceny kompletních autobusů rok před hospodářskou krizí, tedy v roce 1931: typ Universal vyšel ve standardním provedení na 120 000 Kč, v luxusní verzi si zájemce musel připlatit o deset tisíc korun navíc. Provedení FNA stálo v základním provedení 150 000 Kč, v luxusním opět o deset tisíc více. Takzvaný D-Bus, který byl sám o sobě luxusní, vyšel na 218 000 Kč, typ PN pak na 106 000, resp. 110 000 Kč. Nejlevnější provedení představoval typ Comercial, který bylo možné pořídit za 89 000 Kč.

▸ Souhrnný nabídkový list užitkových vozidel firmy Walter

▸▸ Pohled do dejvických garáží v Praze v třicátých letech minulého století. Vpravo stojí vzorně vyrovnány autobusy typu Tatra T 24 a nalevo naopak vozy typu Praga NO