



## Repartice autobusů ČSD v letech 1938–1939

**Repartice, z latiny, přiměřené, poměrné rozdělení, rozložení něčeho. Repartice daní jest rozdělení (agentu) jistého druhu daně mezi poplatníky.**

Před nedávnem jsme si připomněli 80. výročí mobilizace a mnichovských událostí v roce 1938. Toto nepříliš radostné období našich dějin má mnoho aspektů spojených i s motorismem. Po podepsání mnichovské dohody a následné demobilizaci Československé armády přišla dvacetiletá Československá republika o přibližně

jednu třetinu svého území. Zásadní změna hranic nastala v rámci nových smlouvách uzavřených v Mnichově. Ve dnech 11. 11. 1938 v Berlíně ujednán o předání silničních vozidel. Podle zmíněné dohody byla slovenská republi-

Als Hitler die Sudeten ans Reich anektierte, verlangte er laut Vertrag vom November 1938 50 Autobuse, damit die "neuen" Territorien auch versorgt werden...

V květnu 1937 byly ČSD dodány celkem čtyři autobusy Tatra 72, které byly určeny pro linku Štrba–Javorina na Slovensku. Na rozdíl od standardních automobilů Tatra 72 měly již masku shodnou s typem Tatra 82

celkem 50 vozidel – autobusů, které provozovaly Československé státní dráhy (ČSD), aby na územích připojených k Velkoněmecké říši mohla být zajištěna autobusová linková doprava osob. Ano, to není žert! Poté co nás hitlerovské Německo připravilo o jednu třetinu území, musela ČSR na toto území dodat autobusy, aby byla zajištěna doprava!

Až do roku 1948 provozovaly státní autobusovou dopravu v Československé republice Československé státní dráhy (ČSD), které měly síť linek po celém území,



Zadní pohled na autobus Tatra 72



Zřejmě jediná dochovaná fotografie interiéru autobusu Tatra 82 ze tříkusové série s příčnými sedadly dodané pro řsd Košice karosárnou Petera Vrchlábí v létě 1937



Zbývajících jedenáct autobusů Tatra 82 dodala v roce 1937 Československým státním drahám karosárna Sodomka Vysoké Mýto

včetně Podkarpatské Rusi. Na konci třicátých let provozovaly ČSD autobusy značek Praga, Škoda, Tatra, Walter a Liberta (v Praze licenčně vyráběné autobusy Fross – Büssing). Jaké autobusy by byly pro oblast Sudet nejvhodnější? Rozhodnutí bylo rozumné. Pro Sudety budou předány autobusy na podvozcích Tatra. Minimálně dva aspekty toto rozhodnutí podporovaly. Jednak Kopřivnice připadla mnichovským diktátem k Německu, a stala se tedy říšskou automobilkou, a také fakt, že pro horské oblasti Sudet se jevíly autobusy s originální páteřovou konstrukcí Tatra jako nejvhodnější.

V roce 1938 měly ČSD ve stavu cca 85 autobusů na podvozcích Tatra různých typů a stáří. Pro rok 1939 bylo naplánováno karosování dalších 15 autobusů. V první polovině třicátých let tvořily páteř především velké autobusy typu 24, včetně odvozených variant 24/58 a 24/67, postupem času se přidaly i autobusy střední a v roce 1937 i malé autobusy. Dnes již nevíme, zda autobusy podstoupené Německu měly být ne starší než např. 6 let, nebo měly mít určitý průměrný věk, v každém případě bylo rozhodnuto, že Německu bude postoupeno 41 stávajících autobusů z vozidlového parku ČSD a také devět nových, připravovaných z dodávky roku 1939.



**Sudeten  
bekamen 41  
Autobuse T 82  
aus dem Bestand  
der  
Tschechoslowaki  
schen Staatlichen  
Verkehrs-  
Betriebe ČSD  
und 9 ganz  
neue...**

dených vozidel,  
láno do 1. XII.  
láno nejpozději  
y, které budou  
otové, má být  
atší. S každým  
ní obruč nebo  
úležející nářadí  
ose, a to v České  
u odevzdaných

autobusů musí být oznámeno ministerstvu říšských drah 3 dny předem, aby mohlo zařídit pro volný přechod vozidel a řidičů. Pro odevzdaná vozidla vyhotoví se dvojmo zápis o odevzdání vozidel, který bude obsahovat tato data: typ vozu, rejstří. značka, číslo motoru, rok dodání vozu, typové osvětlení a krátký všeobecný popis vozu.

Soustředěním pověříme řsd Praha proto, že toto řsd bude moci provést v dílnách Vršovice též opravu vozidel, pokud bude zapotřebí. Odevzdání vozidel provede rovněž řsd Praha za našeho dozoru (ministerstva železnic – pozn. autor). Se zřetelem k tomu,



V roce 1932 nakoupily ČSD celkem deset autobusů Tatra 27. Pět jich bylo vyrobeno přímo v Kopřivnici (viz snímek) a dalších pět kusů karosoval Hartman v Jaroměři. V roce 1938 to byly nejstarší autobusy předané v rámci repartice

že některá řsd nemohou odevzdati výše uvedená vozidla bez náhrady a aniž by tím vážně ohrozila provoz na některých důležitých linkách, zařadíme zároveň předem vozidla ze stavu těch řsd, u kterých je možno provést restrikcii počtu vozidel.

Vzhledem k naléhavosti věci vypraveny příslušné dispozice telegraficky /viz příložený telegram:/ Kromě toho třeba dáti řsd Praha příslušné dispozice.

*Reditelství státních drah v Praze 22. XI. 1938“*

Typy autobusů, které byly dodány do Německa:

## Malé autobusy – Tatra 72 a Tatra 82

V roce 1936 ohlásily ČSD výběrové řízení na karosování celkem 18 autobusů na podvozcích automobilů Tatra 72 a 82. Byly to tříosé nákladní automobily prioritně určené pro armádu.

Typ 72 byl následníkem typu 26/30, vybavený motorem Tatra 52 o objemu 1910 cm<sup>3</sup>. Z celkového počtu 321 vyrobených automobilů typu Tatra 72 jich bylo pro armádu určeno okolo 270 kusů. ČSD na konci roku 1936 objednaly karosování

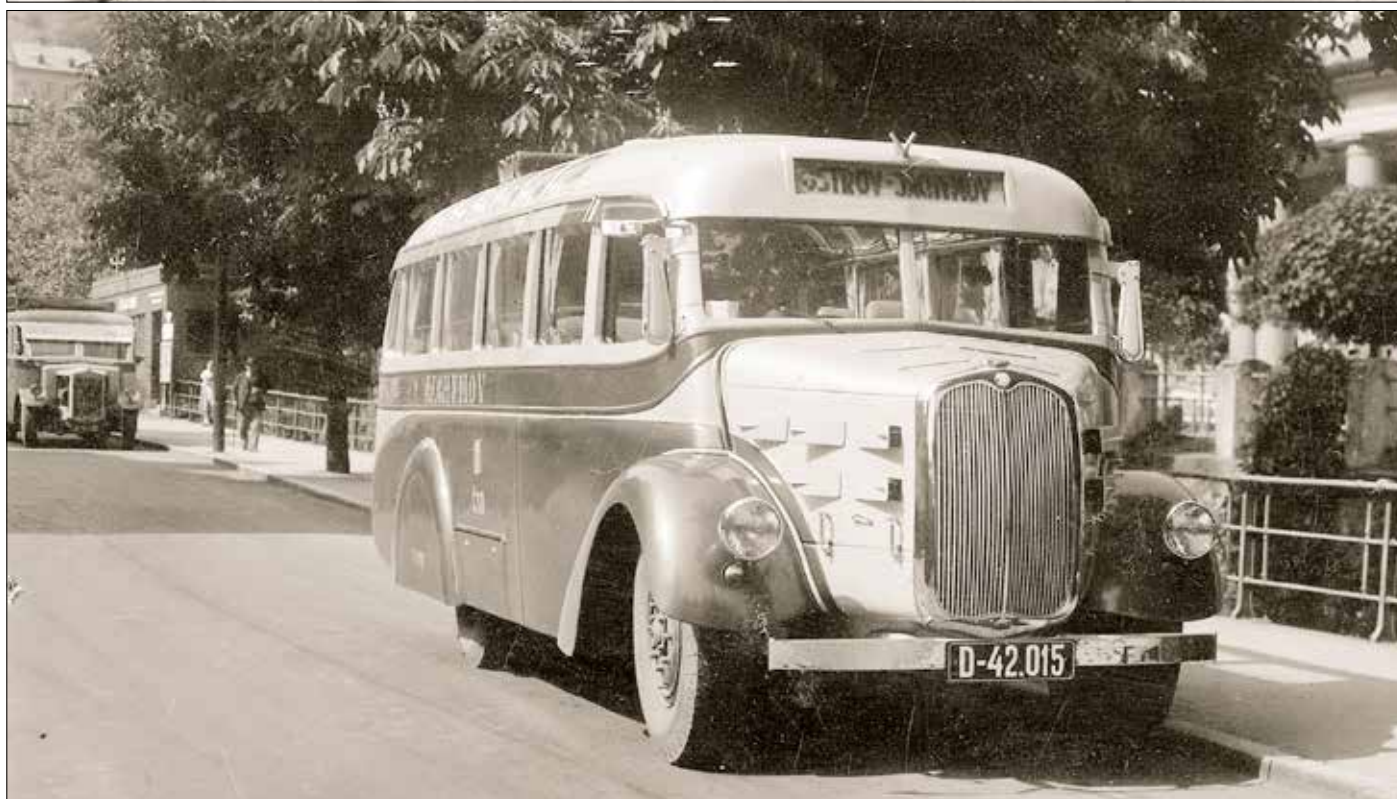


čtyř autobusů Tatra 72 pro slovenskou horskou armádu. Z tohoto počtu přímo automobily Tatra, Praga a ASAP karosovaly 29 autobusů a o zbývajících 92 autobusů se podělilo 24 karosářských firem.

**CSD liessen im Jahr 1932 121 Busse karossieren, davon 29 bei Tatra, Praga und Skoda, die restlichen 92 wurden unter 24 Karosierfirmen verteilt**

busy s příčně umístěnými sedadly zadány i přes vyšší cenu přímo automobilce Tatra. Zřejmě z důvodů estetických byly tyto čtyři autobusy vybaveny kapotami shodnými s typem Tatra 82. Autobusy dostaly drážní označení D – 33.000 až D – 33.003 a měly výrobní čísla 34 510 – 34 513.

Následníkem automobilů Tatra 72 byl typ 82, určený prakticky speciálně pro armádu. Byl osazen výkonnějším motorem 2490 cm<sup>3</sup>, který dával výkon 55 koní. Ministerstvo železnic nechalo karosovat 14 podvozků tohoto typu. Tři autobusy měly být vybaveny příčnými sedadly, zbývajících 11 kusů bylo vybaveno podélnými sedadly, což byl standard meziměstské linkové dopravy. Kromě mateřské automobilky Tatra podaly nabídky na karosování těchto vozidel tyto karosárny: Hartman – Jaromeř,



V červnu 1937 dodala karosárna Oldřicha Uhlíka v Praze luxusní autokar na podvozku Tatra 27A pro linku Ostrov–Jáchymov. I tento autobus musel být předán do Německa

**Im Juni 1937 lieferte das Karosseriewerk UHLIK dieses luxuriöse Fahrzeug für den Bäder-Betrieb zwischen Ostry und Jachymov - auch dieses Fahrzeug wurden den Deutschen übergeben**

Roudnice nad Labem, Sedláček – Jihlava, Hendrych – Dobruška, Autoarma – Praha, Leitner – Plzeň. Nakonec byla zakázka i vzhledem ke karosování jiných typů a značek autobusů rozdělena mezi firmy Petera – karosování tří autobusů s příčnými sedačkami pro ŘSD Košice, a firmu Sodomka – 11 autobusů Tatra 82 s podélnými sedačkami. Ty byly určeny pro ŘSD Košice 2 ks, Hradec Králové 5 ks, Plzeň 2 ks a Praha také 2 ks.

### **Střední a velké autobusy – Tatra 27, Tatra 28, Tatra 22**

Tatra typ 27 byl úspěšným následníkem dvounápravového nákladního automobilu Tatra 23. Vyráběl se od roku 1930 v různých modifikacích až do roku 1946 v celkovém počtu vyšším než 7000 kusů. Většina nákladních automobilů vznikla v období 1936–1946. Od základního typu 27 byly odvozeny i další varianty – 27A, 27/64,

zakoupeno celkem deset autobusů – pět bylo karosováno přímo v Tatře a dalších pět kusů karosovala firma Hartman Jaroměř. Nákupy pokračovaly na přelomu let 1936–1937, kdy ČSD objednaly pět podvozků výkonnějšího typu 27A ke karosování. Čtyři linkové autobusy opět dodal Hartman, jednu luxusní lázeňskou karoserii pro linku Ostrov–Jáchymov dodal pražský karosář Oldřich Uhlík. V roce 1938 následoval jeden autobus Tatra 27a/64a



Autobusy Tatra 28 s kopřivnickou karoserií byly dodány drahám v lednu 1933. Z celkového počtu pěti kusů byly čtyři odevzdány. Pátý skončil v Německu také – v roce 1945 byl ukořistěn ustupující německou armádou a odvláčen

s karoserií Bohemia a pro rok 1939 bylo plánováno zadání dvou autobusů Tatra 27A karosárně Jana Brožíková, Plzeň (dříve Brožík).

Do Německa bylo odevzdáno všech 15 autobusů typu 27 z let 1932–1937, tedy kromě jediného autobusu, karosovaného firmou Bohemia v České Lípě. Další dva autobusy vyrobené v roce 1939 karosárnou Brožík byly také předány Německu.

Automobily Tatra 28 měly být následníkem třínápravového nákladního automobilu Tatra 24. Zdaleka však nedosáhly jejich úspěchu, a typ Tatra 24 se proto v různých modifikacích vyráběl až do roku 1939. Celkem vzniklo pouze 12 automobilů Tatra typu 28 a 28a. Byly vyrobeny pouze tři nákladní automobily, z toho jeden vzorový pro francouzskou firmu Société des Monteurs Ant. Loraine, Arcdenil, která později automobily Tatra typu 28 vyráběla v licenci. Další dva nákladní automobily údajně nejdříve používala československá armáda na zkoušky. V lednu roku 1933 převzaly Československé státní dráhy celkem pět nových autobusů, karosovaných přímo v Kopřivnici. Byl to již modernizovaný typ 28a. V letech 1934 a 1935 převzaly ČSD ještě čtyři autobusové podvozky, po dvou každý rok. Ty byly karosovány mimo Kopřivnici. Minimálně jeden z nich karosovala firma Sodomka ve Vysokém Mýtě.

V rámci repartice byly Německu odevzdány čtyři autobusy Tatra 28a z lednové dodávky roku 1933. Pohnutý osud měl i pátý autobus z této série, který sice zůstal v Československu, ale na konci války byl ukořistěn ustupující německou

**Fünf T 28 mit Werkskarosserie wurden an die CSD geliefert, schliesslich landeten alle in deutschen Händen**





Na netypickém podvozku Tatra 22 byly v roce 1937 karosovány čtyři autobusy – dva karosovala firma Sodomka, další dva firma KAROSA Žemlička, Praha

armádou a odvečen do Německa.

Dalším zajímavým a ne zcela obvyklým typem z kopřivnické proveniencí byla Tatra 22. Terénní nákladní automobil byl vyroben v celkovém počtu 14 kusů. Kromě pěti nákladních automobilů a pěti podvozků (například město Košice mělo dva komunální vozy a jeden kropicí vůz tohoto typu jezdil v Mostě) byly pro ČSD v březnu 1937 vyrobeny čtyři autobusové podvozky pro karosování. Výběrové řízení na dodávku karoserií vyhráli Sodomka – dva autobusy s příčnými sedačkami a karosárna Žemlička – „KAROSA“ v Praze, která dodala dva autobusy s podélnými sedadly.

Das atypische Fahrgestell T 22 wurde zu je 2 Ex. vom Sodomka und Zemlicka karossiert





Nové autobusy Tatra 24/67, vyrobené v roce 1939 v karosárně Sodomka, byly dodány do Německa již v nátěru Deutsche Reichspost

Na závěr této ne zrovna příjemné historie našich dějin si nedovolím nepomyslet na samotné řidiče těchto autobusů, kteří byli v rámci mobilizace často přiděleni i se svými autobusy k autokolonám na obranu vlasti a možná ti samí řidiči museli přibližně o měsíc později předat „své“ autobusy v České Lípě německé správě.

Jan Černý

Zdroje:

- Národní archiv Praha – Archivní fond Ministerstva železnic
- Zemský archiv v Opavě – Archiv Tatra
- Technické muzeum Tatra, Kopřivnice
- Petr Hoffman: Poštovní autobusy 1919–1932
- Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě
- Archiv Jirí Remsa
- Archiv Jan Králík
- Archiv autor

Vzácný snímek z mobilizace v září 1938. Uprostřed autobus Tatra 82 D-34.013, náležící Autosprávě ČSD v Hradci Králové. Autobusy i s řidiči byli v době mobilizace zařazeny k autokolonám pro převoz pozemních jednotek. Absurdní je fakt, že za několik týdnů bude muset být tento autobus předán Německu

Všechny čtyři autobusy Tatra 22 byly v prosinci 1938 odevzdány Německu.

Zřejmě kvůli stáří nebyly do Německa dodány autobusy Tatra typu 24. Ty byly v největších počtech vyráběny v období let 1930–1934. Bylo tedy rozhodnuto, že se do Německa odevzdají nové autobusy typu Tatra 24/67 s dieselovým motorem, které byly naplánovány na rok 1939. Autobusy měla karosovat firma Sodomka Vysoké Mýto. Z interních dokladů víme, že nebyly karosovány dříve než v říjnu 1939.

Zajímavostí je, že tyto autobusy byly z vysokého kvalitativního hlediska řešeny s výjimkou. (C) nebyly dřívějšími objednané, ale dodané Německu v souvislosti s mnichovskou arbitráží v letech 1939-1940.

**Neue Busse T 24 /67 gebaut 1939 wurden an die Deutschen bereits in Originallackierung Deutsche Reichspost geliefert, siehe Bild oben**