



Neuzavřená historie jedné Tatry

Několik slov úvodem

V roce 1860 se do Pardubic přiznal nymburský hodinář Josef Prokop. Zprvu provozoval svoji živnost, ale po čtyřech letech se v malé dílně svého švagra začal věnovat výrobě razítek, která se díky rostoucí poptávce stala nedostatkovým zbožím. Prostory dílny však záhy přestaly stačit slibně se rozvíjející výrobě, a tak se manželé Prokopovi přestěhovali do nových prostor na dnešní Palackého třídě. Pan Prokop zde vybudoval také slévárnu železa a výrobu postupně přeorientoval na zemědělské stroje, které slibovaly větší

prosperitu. Svoji firmu nazval „Josefa Prokop a synové“.

Po smrti Josefa Prokopa v únoru 1880 převzala vedení podniku na dalších čtrnáct let vdova Františka Prokopová. Pod jejím vedením se společnost specializovala na výrobu mlýnských strojů (stala se též dominantním výrobcem Francisových turbín) a od roku 1890 byla schopna vyrábět zařízení celých mlýnů. V roce 1890 zaměstnávala firma již 600 dělníků a stala se největší svého druhu v celé rakousko-uherské monarchii. Roku 1894 vstoupili do vedení podniku Prokopovi synové

Jaroslav a Josef. Když se Josef roku 1905 stal jediným ředitelem podniku, přestavěl celý areál továrny a zmodernizoval jej podle amerických vzorů. Výkon podniku se znásobil a „Prokopka“ začala vyvážet mlýny do celého světa.

Po vzniku Československa se továrna stala největším podnikem pro vybavení mlýnů ve střední Evropě, s řadou poboček po celé republice. Jako svoji značku používala firma pouze označení „Prokop“. Po smrti Josefa Prokopa ml. v roce 1933 přešlo vlastnictví firmy na jeho syna, rovněž Josefa, dceru Marii a zetě Richarda Frieda.



V létě roku 1936 se J. Prokop vydal s „Moxlem“ do Kupari v tehdejší Jugoslávii (dnes Chorvatsko). Tatra za sebou táhla elegantní nákladní vlek (pravděpodobně též od Sodomy), který měl také svoji přezdívku – „Bubrlínek“



Ateliérový snímek Ing. Josefa Prokopa z roku 1936

Na další rozvoj firmy jim však mnoho času nezbývalo. Po vypuknutí druhé světové války odešli Friedovi kvůli židovskému původu Richarda do USA a Prokopka se musela přeorientovat na zbrojní výrobu. V roce 1944 byla továrna poškozena pumami svrženými při náletu na nedalekou chemičku.

Po válce, na sklonku roku 1945, byla firma na základě Benešových dekretů jako strategický podnik s více než 400 zaměstnanci znárodněna, dohled nad ní převzala národní správa a název se změnil na Prokop, n. p. Pardubice, od roku 1946 pak už jen Továrny mlýnských strojů. Josef Prokop mladší ještě nějakou dobu působil ve vedení firmy, ale po komunistickém převratu v roce 1948 usoudil, že to v Československu nespěje k dobrému konci, a požádal o vystěhování. Dostal kupodivu povolení a v roce 1949 se s rodinou vystěhoval přes Francii do USA.



U lesního hotelu Wolfsprung v Luzernu, 12. 10. 1937



„Moxl“ u pumpy Mogul v Českých Budějovicích cestou do Švýcar a Paříže v roce 1937



Na téže cestě ve švýcarském městě Zug, 12. 10. 1937



Tri přátelé na cestách, vlevo Ing. J. Prokop (Švýcarsko 1937)



Malý a velký bratr (Švýcarsko 1937)

A nyní k věci, tedy k Tatře

Josef Prokop se v roce 1939 oženil se sestrou mého otce, byl tedy mým strýcem. Osobně jsem ho bohužel nikdy nepoznal. V rodině se mu říkalo Pepan a za mého dětství se o něm i o tetě v rodině hodně mluvilo. Z té doby si pamatují, že miloval auta, hodně a rád s nimi cestoval a že měl dokonce svoje vlastní letadlo. Jako malého kluka mě fascinovalo, že měl aut několik, a to žádná leccjaká. A také jsem si pamatoval, že svému nejoblíbenějšímu říkal

„Moxlík“ a v jednom rodinném albu byla i jeho malá fotka. To bylo všechno, co jsem o něm věděl, a po pravdě řečeno, v pozdějších letech jsem po něm nepátral.

Ke zvratu došlo, když jsem v pozůstalosti po své matce našel desky s Pepanovými velice pečlivými zápisky z cest. Dva z toho jsou palubní deníky z automobilových cest po Evropě. Jednu z nich, v roce 1938, podnikl do Maďarska a Rumunska se šesti-
válcovou Tatrą 70-A nazývanou „Moxlík“! Za pět týdnů s tatrą, která měla v době zahájení cesty na tachometru 54 858 km,

najezdil dalších 4865 km prakticky bez jediné poruchy. V palubním deníku, který obsahuje 46 strojopisných stran, jsou časté zmínky o fotografování a filmování, ale obrazový materiál byl zřejmě zničen při již zmiňovaném náletu na Pardubice, kdy jedna z pum zasáhla také dům Prokopových.

Kruh se uzavřel, když jsem si v roce 2008 koupil knihu o Tatrách karosovaných Sodomkou od Jana Černého, kde je tomuto automobilu věnováno několik stránek a poznámka, že se jedná o luxusní



Unikátní snímky z převozu podvozku Tatry 70A z Kopřivnice k Sodomkovi do Vysokého Mýta



Šofér vídeňského hotelu Post odváží tatru do garáže. Cestou na silvestrovské veselí na Semmeringu v roce 1934. Všimněte si chromované iniciály „Ing. J. P.“ na dveřích

karoserii pro továrníka Josefa Prokopa z Pardubic postavenou v druhé polovině roku 1934, včetně čísla podvozku, čísla motoru a evidenční značky, která se shodovala se značkou na již zmíněné malé fotce.

Další poklady jsem našel při nedávném vyklízení půdy kvůli rekonstrukci střechy našeho domu. Mezi spoustou starých fotek bylo i pár snímků zmiňované tatry, většinou z nejrůznějších cest po Evropě. Tři z toho jsou dosti unikátní, protože je na nich podvozek při převozu z Kopřivnice k Sodomkovi do Vysokého Mýta.

A nyní zpět k názvu článku

Tedy, proč „neuzavřená historie“, když materiálu je zdánlivě celkem dost. Ale právě jen od zrodu až prakticky do Mnichova. Z rodinného vyprávění vím, že letadla,

kterému Pepan říkal „Mulišek“, si mnoho neužil, protože mu ho Němci zrekvírovali, a auta že měl přes válku „na špalkách“, protože nebyl benzín. Místo autem začali s tetou jezdit na kolech. Rád bych se dozvěděl o osudech jeho tatry po válce. Na rozdíl od „obyčejných“ tatriček to byl automobil zcela mimořádný, a tedy i nápadný. Nevěděl by někdo ze čtenářů Motor Journalu o dalších indiciích? Vlastní automobil už bude zřejmě nenávratně ztracený, ale bylo by zajímavé znát jeho osud až do konce. A mimochodem, dalším pozoruhodným automobilem Josefa Prokopa byl osmi-válcový dvousedadlový kabriolet Auburn, typ 851, který si v roce 1935 koupil v USA. V roce 1937 s ním podnikl cestu přes Itálii, Sicílii až do Gadamesu v Libyjské poušti, ze které také existuje výpravný cestovní deník.

Text: Michael Krvětoň



Jediný dosud objevený snímek Tatry 70A z cesty do Maďarska a Rumunska v roce 1938



Tatra 70A zvaná „Moxl“ byla v roce 1935 vystavena na pražském autosalonu, kde získala jednu z hlavních cen



Méně obvyklý pohled na tatru z ptáčích perspektivy

*) Později jsem našel snímky a dokonce i diapozitivy tohoto letadla. Byla to Tatra 201 s imatrikulací OK-PTP. Takže strýc byl očividně tatrovácký patriot.



Studie skutečného vzhledu rejstříkové a mezinárodní značky Tatry 70A Ing. J. Prokopa. Autorem je Dalibor Feureisl, odborník nad jiné povolání