

- počtu sedadel cestujících a přídržných tyčí nebyly autobusy více upravovány.
- Vůz pro přepravu pneumatik v roce 1975 vznikl z autobusu Škoda 706 RTO MTZ ev. č. 4449. Sloužil k přepravě pneumatik mezi garážemi a jejich skladem. Vůz měl karoserii a interiér uzpůsobené danému účelu. Pro odlišení byl opatřen modrým nátěrem a označen ev. č. 3480-2. Příslušel Středisku služeb a k jeho vyřazení došlo v roce 1978.
- Pojízdny jídelny sloužily k rozvozu občerstvení řidičům na konečné zastávky. První pojízdna jídelna, upravená z autobusu Karosa ŠM 11 ev. č. 5770, byla zařazena do provozu v roce 1981. Do začátku 90. let ji pak doplnilo dvacet dalších, přestavěných také z autobusů Karosa ŠM 11, Karosa B 731 a Ikarus 280. Pojízdny jídelny, označené číselnou řadou 29xx, měly na obou bočnicích karoserie doplněny nápisy „Pojízdna jídelna“ a některá okna zatemněná. V interiéru se nově nacházely malé posezení (sedačky s malými stolkami), chladničky, výdejní pult a vařiče. Každá garáž (případně i jiné středisko) měla přiděleno alespoň jednu pojízdnu jídelnu. Kvůli nemožnosti vybavení tekoucí vodou došlo na zákrok hygienika v roce 1993 k jejich stažení z provozu a o dva roky později byly poslední pojízdny jídelny definitivně vyřazeny.
- Hasičský autobus vznikl v roce 1990 z vozu Karosa B 731.04 ev. č. 3762. Kromě nezvykle vyvedeného červenobílého nátěru, zatemnění některých oken, dosazení rozhlasového zařízení a modrého majáku měl v interiéru odstraněn větší počet sedadel cestujících a místo nich umístěnou hasičskou stříkačku, pěnové hasicí přístroje a potřebné nářadí. Téměř nevyužívaný vůz byl označen ev. č. 2818. Nejprve byl deponován v garážích Libeň (do jejich zrušení v roce 1994), poté a až do prosince 2004 v dejvických garážích, kde byl zlikvidován.
- Pojízdny dispečerské stanoviště bylo v roce 1990 upraveno z autobusu Karosa B 731.04 ev. č. 3648. Nákladná přestavba spočívala zejména v úpravách interiéru, z něhož byl odstraněn větší počet sedadel cestujících, přibližně uprostřed vozu se nově nacházely podélně umístěné stolkami a křesla pro pracovníky dispečinku a v zadní části pak pracoviště s napevno zabudovanou radiostanicí. Některá okna a zadní dveře v pravé bočnici karoserie byla zplechována, jiná okna jen zatemněna. Příležitostně využívaný vůz měl několik variant nátěrů, interně byl označen ev. č. 2819 a příslušel garážím Kačerov. K jeho vyřazení (odprodeji) došlo v roce 2009.
- Startovací autobusy sloužily především pro zimní startování motorů autobusů. Některé sloužily jen několik týdnů (měsíců), jiné déle. Pro tyto účely se používaly vozy vyřazené z pravidelné dopravy, zůstaly ve stavu po odstavení a dále už nebyly očíslovány a nijak evidovány. Ve startovacích autobusech se převážely startovací kabely, startovací agregáty případně sady akumulátorů (baterií). Z mnohých vozů uvedme např. startovací autobus Karosa ŠM 11 (ex ev. č. 6068), který byl z pravidelného provozu vyřazen v roce 1981. Prokazatelně v roce 1982 k těmto účelům sloužil v garáži Kačerov. Vůz již neměl SPZ a po obvodu karoserie ve středních partiích měl žluto-černé výstražné pruhy. Okolo roku 2018 garáže Klíčov pro tyto účely využívaly vyřazený autobus Karosa B 931E ev. č. 7475.
- Posunovací autobus vznikl na podvozku se zkráceným rozvorem, přičemž byl sestaven z dílů z autobusu Škoda 706 RTO. Měl ev. č. 15521 a používal se v areálu ústředních dílen. Prokazatelně existoval v roce 1986 a v roce 1991 byl zlikvidován.
- Vozy určené experimentálnímu měření dopravy (tzv. „EXMEDO“) sloužily od 80. let ke zkouškám průjezdnosti navrhovaných tras autobusových linek a k měření jízdních dob při tvorbě jízdních řádů. Kromě odlišných orientací nebyly autobusy nijak upravovány a běžně sloužily v pravidelném provozu s cestujícími. K uvedenému účelu sloužily klíčovské vozy Karosa ŠM 11 ev. č. 7241, Karosa B 731 ev. č. 3789, Karosa B 732 ev. č. 5222, 5577, 5917, dále Karosa B 931 ev. č. 7420 a Karosa B 951E ev. č. 4086. Tyto vozy nejsou uvedeny v tabulkovém přehledu. Asi od roku 2016 se experimentální měření dopravy (nepochopitelně) provádí pouze osobními automobily.

Výše popisovaným pracovním autobusům se vymyká tzv. „kinobus“, neboli pojízdny letní kino. Toto vozidlo vzniklo v roce 2008 z autobusu Karosa B 732 R ev. č. 5697/II. Přestavbu provedla Dopravně opravárenská základna (DOZ). Většina oken a prostřední dveře v pravé bočnici karoserie byly zplechovány. V interiéru vozu se nachází tři části – přední určená řidiči a obsluze, prostřední s odklápěcí plechovou stěnou a promítacím zařízením a v zadní části se nachází sklad lavic. Vůz nemá topení a na střeše je vybaven přídatnými reflektory, dále rozvody napájecí sítě 230 V a jinými doplňky. „Kinobus“ je provozován soukromou firmou a pražský dopravní podnik si jej pouze pronajímá. Ještě v roce 2023 bylo vozidlo v provozu.

## Autobusové garáže a dílny

Pro spolehlivé a bezproblémové zajištění provozu, údržby a oprav autobusů je nezbytně nutné dostatečné technické zázemí. K těmto účelům pražský dopravní podnik (a jeho předchůdce Elektrické podniky) disponoval (a disponuje) třemi druhy provozních objektů, a to autobusovými garážemi, odstavnými plochami a ústředními dílnami autobusů.

V době masivního rozvoje pražské autobusové dopravy v 60. letech bývaly autobusy odstavovány také v přilehlých ulicích a na nově zřizovaných odstavných plochách. Tuto situaci vyvolalo nedostačující zázemí a kapacita stávajících garáží.

Autobusové garáže slouží zejména k parkování (deponování či odstavování) autobusů. Provádí se v nich také doplňování provozních kapalin, mytí a úklid vozidel, opravy nižšího stupně, periodické prohlídky a údržba. Součástí objektu autobusových garáží je administrativní budova, v níž se nachází výpravna, kanceláře, sociální zařízení, šatny zaměstnanců, jídelny, vrátnice nebo třeba zdravotnické zařízení. V některých garážích (např. Klíčov, Řepy) se v administrativních budovách nacházely i ubytovny zaměstnanců. Dalšími stavbami jsou garážovací a dílenské haly, kde se zpravidla nachází pracoviště denního ošetření a denních kontrol (DODK) autobusů, čerpací stanice provozních kapalin, mycí linka, sklady, zázemí mytí a úklidu autobusů nebo technická pracoviště (např. opravna pneumatik či slangově „gumárna“, opravny radiostanic a odbavovacího systému, diagnostická stanice, klempírna, lakovna, motorárna nebo údržba areálu). Kromě garážovacích hal slouží v autobusových garážích k parkování vozidel také odstavné

plochy. Na tomto místě je nutné uvést, že udávaná kapacita garáží většinou vycházela z délky standardně dlouhých (10 až 12 m) dvounápravových autobusů. V mnoha případech docházelo k tomu, že garáže měly v inventárním stavu více autobusů, než byla jejich udávaná maximální kapacita, ale ve skutečnosti se nikdy všechny vozy nesetkaly v garážích najednou. Část autobusů se vypravovala na noční spoje a na určitém procentu vozů se prováděly opravy v ústředních dílnách.

Zpočátku autobusové garáže Elektrických podniků sídlily v areálech tramvajových vozoven a dílen (Centrála, Pankrác, Rustonka). V garážích Rustonka a Pankrác se užívalo systému tzv. boxového deponování, který se v praxi příliš neosvědčil. První zcela samostatné autobusové garáže se nacházely v Dejvicích a byly uvedeny do provozu v prosinci 1932. S autobusovými garážemi Pankrác, Dejvice a s dílnami v Rustonce vystačil městský dopravce prakticky až do poloviny 60. let. Za zmínku jistě stojí, že během II. světové války a krátce po ní, bývaly z úsporných důvodů autobusy odstavovány také v tramvajových vozovnách Vokovice, Strašnice, opět v Rustonce nebo v trolejbusové vozovně na Smíchově. Od 31. března do srpna 1952 garážovaly pražské autobusy i v bývalé libeňské tramvajové vozovně, odkud byly vypravovány na linky č. 119 a 120. Areál pak sloužil do roku 1965 trolejbusům a mezi lety 1965 až 1985 zde sídlilo detašované pracoviště oprav autobusů. V 50. letech, kdy zažívala pražská trolejbusová doprava svůj největší rozvoj, existovaly studie společných garáží pro autobusy a trolejbusy na Kačerově a na Klíčově. Vlivem



Interiér haly autobusové garáže Dejvice v roce 1932, tedy krátce po zahájení provozu. (Zdroj: Archiv DP Praha)



Autobusy Škoda 706 RTO, Ikarus 620 a Karosa ŠM 11 odstavené u Strahovského stadionu ve druhé polovině 60. let. (Foto: Jaroslav Kovář, sbírka Jan Arazim)

událostí v 60. letech se projekty nerealizovaly. Zajímavostí obou zmíněných objektů se stala skutečnost, že byly od května 1964 stavbami „přednostně zabezpečovanými a sledovanými“. Ještě v roce 1964 Dopravní podnik vyčlenil autobusům část trolejbusové vozovny na Bohdalcích (nyní garáže Vršovice) a uvedl do provozu nové garáže v Libni ve Voctářově ulici. Další autobusové garáže byly vybudovány na Kačerově (1966), na Klíčově (1973), v Řepích (1982) a v Hostivaři v areálu ústředních dílen (1994).

Odstavné plochy slouží jen k parkování autobusů. Mohou být jak součástí areálu autobusových garáží, tak samostatným provozním objektem. Skládají se ze zpevněné (vyasfaltované) plochy, která bývá po obvodu oplocena. Na nekryté odstavné ploše také může být vrátnice, případně drobné stavby (stavební buňky či kůlny) pro nezbytné opravy autobusů. Kromě odstavných ploch v areálech výše uvedených garáží, provozoval Dopravní podnik od 60. let také odstavné plochy v ulici 5. května, na Děkance, na Suchdole, na Vypichu, u Motorletu, ve Zličíně, poblíž



Autobusové garáže v tramvajové vozovně Pankrác v posledním období provozu. Záběr pochází z 11. dubna 1982. (Foto: Jiří Babiánek, sbírka Jaroslav Veselý)

autobusového nádraží Praha-Pankrác (odstavná plocha Jawa), v ulici Pod Juliskou nebo u strahovského stadionu. Uvedené odstavné plochy byly organizačně podřízeny nejbližším garážím. Některé, zpravidla odstavné a vyřazené, autobusy se v první polovině 70. let odstavovaly i v Letňanech v areálu n. p. Letov.

Autobusové dílny jsou určeny výhradně k opravám autobusů vyššího stupně (částečným, středním či generálním). Objekty jsou podobné autobusovým garážím s tím, že nemají rozsáhlé parkovací plochy a garážovací haly. V dílenských halách se nachází speciální vybavení (např. náradí, zvedáky, jeřáby, zkušebny) a jednotlivá technická pracoviště (klempírna, lakovna, motorárna). Zpočátku probíhaly veškeré opravy vozidel v rámci Dopravního podniku (resp. Elektrických podniků), u výrobců autobusů nebo u externích subjektů (např. V. Dezort, Plzeň, Československé státní automobilové opravy – ČSAO). Mezi lety 1925 až 1984 sídlily autobusové dílny v karlínské Rustonce, v roce 1965 přibyla další odloučená pracoviště v Libni na Švábkách a ve Voctářově ulici (v areálu bývalé továrny Jawa). V trolejbusové vozovně Košíře se opravy autobusů prováděly od roku 1972. Až v polovině 80. let došlo k otevření rozsáhlých autobusových dílen v komplexu Ústředních dílen Dopravního podniku v Hostivaři, kam byla přestěrována všechna uvedená pracoviště.

Popisy jednotlivých objektů jsou seřazeny podle roku uvedení do provozu a dle účelu – autobusové garáže (v případě Rustonky i dílny), odstavné plochy a autobusové dílny. Kromě základních údajů o provozních areálech jsou v textech o garážích uvedeny tabulky s přehledem autobusů z vybraných let. Přidělení autobusů do garáží se v seznamech automobilových vozidel Elektrických podniků (Dopravního podniku) nebo v seznamech inventárních čísel a SPZ autobusů Dopravního podniku prokazatelně vyskytuje až od konce 50. let. Z tohoto důvodu jsou uvedeny alespoň celkové počty autobusů a u garáží Centrála



Autobusy Karosa ŠM 11 a Škoda 706 RTO odstavené v Letňanech v areálu n. p. Letov dne 10. března 1974. (Foto: Tomáš Dvořák)

a Rustonka neuvádíme tabulky s přidělenými autobusy. Rozmístění autobusů a jejich mírně upravené označení vychází z výše uvedeného zdroje. Úpravy se týkají zjednodušených názvů autobusů Karosa řady Š 11, případně jsou i v textu (také u jiných typů autobusů). Autobusy jsou řazeny vzestupně dle ev. č. a dle typů. V současné době jsou pro číslování nově dodaných vozů opět využity nižší řady ev. č. V praxi to znamená, že novější vůz má např. ev. č. 5010, kdežto starší nese ev. č. 6610. Tabulky nejsou u všech garáží shodně datované, a to proto, že při rušení garáží jsme k jejich sestavení použili seznam vozidel nejbližší termínu zrušení garáže (např. Dejvice, Libeň). U garáží fungujících v roce 2023 jsou uvedena data z konce listopadu 2023 (bez konkrétního termínu). Většinou v textech také obecně zmiňujeme atypické autobusy nebo prototypy přidělené daným garážím.

Novinkou posledních let je, že elektrobuses, trolejbusy či parciální trolejbusy od roku 2015 nově spadají pod autobusový provoz (JSVA a JPA). Tato vozidla jsou deponována v autobusových garážích, v nichž musely proběhnout úpravy rozvodů elektřiny a další změny.

Od července 2019 jsou do garáží Hostivař a Klíčov soustředěny také muzejní autobusy, přičemž hostivařské garáže vypravují autobusy určené linkám tzv. retroprovozu.

### Centrála (1908–1909)

První pražské autobusy garážovaly v tramvajové vozovně Centrála, která se nacházela v areálu Ústřední elektrické stanice v Holešovicích. Do provozu byla uvedena 2. července 1900. Vozovna měla tři lodě po pěti kolejích pro 70 tramvajových vozů. Dne 14. ledna 1908 povolila městská rada zřídit na západní straně areálu provizorní „dřevěnou kůlnu“ pro garážování a opravy prvních čtyř autobusů. Přesná podoba a situování garáží nejsou známy. Během května 1908 schválila městská rada návrh hospodářské komise, aby

byla na Hradčanech postavena „dřevěná remíza“ (garáž) pro parkování autobusů. K její stavbě zřejmě nikdy nedošlo. Po zastavení první pražské autobusové linky, v listopadu 1909, bylo garážování autobusů v Centrále zrušeno a provoz vozovny pak skončil k 30. dubnu 1939.

### Rustonka (1925–1984)

Při znovuzavedení městské autobusové dopravy byly garáže soustředěny do ústředních dílen v karlínské Rustonce. Dne 27. února 1912 zakoupily Elektrické podniky areál Pražské akciové strojírny (bývalé Rustonovy továrny) a v letech 1913 až 1914 sem přestěhovaly dílny pro opravy tramvají, dílny kolejových konstrukcí, dílny a garáž vrchního vedení. Uživací povolení celého areálu bylo vydáno 18. dubna 1914. V roce 1925 v areálu vznikly garáže boxového typu pro čtyři autobusy, které v červenci 1926 byly rozšířeny o další tři boxy. Autobusy a další automobily bývaly odstavovány také na dvoře Rustonky, neboť kapacita garáží byla i po rozšíření nedostačující. Koncem roku 1932 byly autobusy s provozním personálem přestěhovány do nových garáží v Dejvicích a v Rustonce dopravce zřídil dílny vyšších stupňů oprav autobusů.



Ústřední dílny v Rustonce sloužily k opravám tramvají a autobusů. Záběr pochází z 30. let. (Zdroj: Archiv DP Praha)



Silniční vozidla odstavená v areálu karlínské Rustonky v roce 1926. (Zdroj: Archiv DP Praha)



Areál Rustonky s garážemi na přelomu 20. a 30. let. Autobus vlevo je Praga NO ev. č. 10. (Zdroj: Archiv DP Praha)



Likvidace autobusu Karosa ŠM 11 ev. č. 5808 v objektu Rustonky v dubnu 1981. (Foto: Jaroslav Veselý)

Po roce 1974 došlo k rozšíření autobusových dílen i do původních tramvajových dílen a stěžejním programem Rustonky se staly opravy autobusů Karosa Š 11. Autobusové dílny byly v roce 1984 z Rustonky

přestěhovány do areálu nových ústředních dílen v Hostivaři. Později se v Rustonce vyráběly kolejové konstrukce a v letech 2007, 2008 a 2014 byl celý areál zbourán.

### Pankrác (1927–1982)

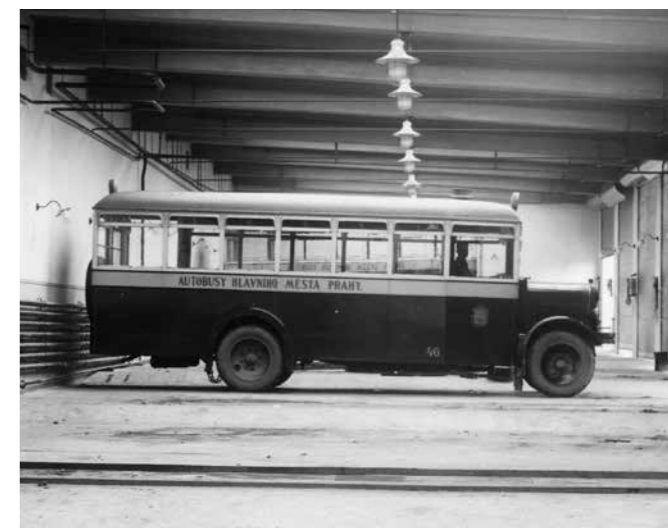
O výstavbě autobusových garáží v areálu největší pětilodní tramvajové vozovny rozhodla správní rada Elektrických podniků už 18. listopadu 1925. Rozsáhlé terénní úpravy započaly 12. dubna 1926 a dne 29. května téhož roku byly zahájeny výkopy pro základy. Práce probíhaly rychle, neboť 16. září 1926 bylo možné garáže omítat. Celkové dokončení a zprovoznění garáží záviselo na dokončení celého areálu.

Autobusové garáže byly situovány v severovýchodní trojúhelníkové části pozemku. K východnímu křídlu administrativní budovy přiléhaly dva parkovací boxy, na které v místě ohybu pozemku (dnešní počátek ulice Soudní) navazovala umývárna autobusů. Dál pokračovalo šestnáct boxů, každý se samostatným

vjezdem s roletou, z nichž devět bylo vybaveno revizními šachtami. Dva poslední boxy sloužily výhradně k opravám vozů a od ostatních je oddělovala zděná příčka. Za posledním boxem budovu uzavírala dílna se sociálním zařízením, kancelář a skladem. Za objektem byla v zemi zakopána nádrž pro pohonné hmoty, ze které vedlo potrubí k čerpacímu stojanu, stojícímu uprostřed trojúhelníkového manipulačního prostoru. Ve čtyřpatrové administrativní budově se nacházela výpravna a tzv. „lístkárna“, která byla společná pro tramvajový i autobusový personál. Vjezd do pankráckého areálu tvořily dvě části oddělené zděným sloupkem. Vraty u vrátnice vedla tramvajová kolej, vjezd blíže k administrativní budově sloužil autobusům.



Nově přistavěné autobusové garáže v areálu tramvajové vozovny Pankrác v roce 1930. (Zdroj: Archiv DP Praha)



Pohled do interiéru nově přistavěné autobusové garáže v areálu tramvajové vozovny Pankrác v roce 1930. Autobus na snímku je Praga NO ev. č. 46. (Zdroj: Archiv DP Praha)

Z garáží Pankrác začaly Elektrické podniky vypravovat autobusy od 24. září 1927, ale tramvaje až od 10. října 1927. Tehdy odtud vyjžděly autobusy na linky A, B a E.

Vzhledem k rozvoji pražské autobusové dopravy rozhodla správní rada, že na Pankráci budou postaveny nové (další) garáže. Dne 19. června 1929 začala stavba bouráním ohradní zdi, která oddělovala pozemek vozovny od obytných domů družstva Občanský domov a už 24. června téhož roku bylo zahájeno betonování základů. „Nové garáže“ převzalo oddělení D 16 (Provoz autobusový, doprava nákladová a elektrotechnické zařízení tratí) Elektrických podniků dne 5. října 1929. Podle úředního zápisu z I. kolaudační

komise byly garáže převzaty do majetku a užívání až 27. listopadu 1929. Naproti tomu formální hlášení ministerstva železnic uvádí, že stavba byla ukončena 20. ledna 1930. Uživací povolení, vydané ministerstvem železnic, nese datum 26. února 1930.

Nový objekt situovaný naproti garážím z roku 1927 tak uzavíral trojúhelníkové prostranství ze strany obytných domů. Nacházelo se v něm dvanáct boxů, z nichž první čtyři byly vybaveny revizními šachtami. Na severní straně stál malý přístavek s kancelářím mistra, šatnou a sociálním zařízením pro zaměstnance. Sklad trojúhelníkového půdorysu se nacházel na jižním konci garáží.



Pohled na autobusové garáže v areálu tramvajové vozovny Pankrác v roce 1932. (Zdroj: Archiv DP Praha)