

Připomenutí ostravských autobusů ŠL 11

20.05 2018 08:00, Redakce, Nezařazené

Historie městské autobusové dopravy v Ostravě je úzce spjatá s provozováním tras, které bychom dnes pro jejich charakter řadili do kategorie linkové a v některých případech dokonce dálkové (a dnes už i mezistátní) dopravy. V poválečných letech se však do popředí dostala jednoznačně služba občanům města Ostravy a provoz za hranice města převzal podnik ČSAD.

Přesto bylo možné nadále nalézt ve vozovém parku Dopravního podniku města Ostravy autobusy, které svou konfigurací odpovídaly linkovému a zájezdovému provedení (a je tomu tak vlastně dodnes). Některé z nich byly v minulosti přímo pořizovány s tím, že budou sloužit pro zájezdovou dopravu Dopravního podniku a komerční jízdy, jiné byly využívány jak v městské, tak v příležitostně zájezdové dopravě, některé pak byly pořízeny čistě pro městský provoz, protože výrobce nebyl schopen zajistit dodávky vozů v městském provedení a potřeba dopravce byla natolik velká, že bylo nutné sáhnout i po těchto – pro městský provoz méně vhodných – vozech.

Tak byly v jednodveřovém provedení dodány například první autobusy Škoda 706 RO a později několik vozů Škoda 706 RTO. Také nástupnický typ řady Š 11 se objevil ve službách ostravského DP v linkové variantě, jež byla označována jako model ŠL 11.

První autobusy řady Š 11 – v městském provedení (tedy ŠM 11) – odebral ostravský DP v roce 1967, kdy bylo dodáno celkem 9 autobusů. Poté do roku 1971 následovalo období, kdy se střídaly dodávky staršího modelu (Škoda 706 RTO) a nových autobusů (ŠM 11), načež do roku 1981 dodávala Karosa do Ostravy pouze autobusy řady Š 11. Celkem bylo do Ostravy dodáno 459 zástupců řady Š 11. Drtivá většina z nich odpovídala městské verzi ŠM 11 – celkem šlo o 441 ks. Mimoto byly k dispozici také vozy zájezdové (5 ks) a linkové (13 ks).

První dvoudveřoví zástupci řady Š 11 byli do služeb ostravského DP uvedeni v letech 1972 a 1973. Šlo o tři vozy (původních ev. č. 417, 418 a 450) patřící pod typ ŠL 11, avšak s přídomkem Tourist v názvu typu, tedy o verzi určenou svou konfigurací nikoli primárně pro linkovou dopravu, ale spíše pro kratší zájezdy. Dveře byly tzv. „bouchací“ a nacházely se v přední a zadní části karoserie. DP používal všechna tři vozidla pro vlastní zájezdovou dopravu. Stejnou funkci měl také autobus Karosa ŠD 11 původního ev. č. 594 z roku 1977, který odpovídal modelu známému jako „ŠD 11 2040“. Ten se stal de facto nástupcem výše zmíněných modelů ŠL 11 Tourist (lišil se zejména jednoduchou klimatizací, resp. účinnější ventilací). Ostravský DP obdržel v roce 1977 dva autobusy tohoto typu – kromě vozu ev. č. 594 šlo i vůz ev. č. 595, ten byl ale obratem prodán do DP Mariánské Lázně. Kromě těchto autobusů, z nichž poslední byl vyřazen ze služeb podnikové zájezdové dopravy v roce

1988, bylo dodáno také 13 vozů typicky linkového provedení s označením ŠL 11.

Prvních 7 vozů bylo dodáno v závěru roku 1977 a do provozu vyjely od ledna 1978. Jejich pořízení souviselo zejména s nutností nahradit tramvajový provoz na trati od nádraží ve Svinově do Klimkovic. Dostupné však byly v dané době pouze linkové vozy, a tak Karosa dodala celkem 7 dvoudveřových vozů ŠL 11, jež obdržely původně ev. č. 635–641. Jeden z těchto autobusů (ev. č. 635) se podařilo záhy vyměnit za autobus typu ŠM 11 s podnikem ČSAO, další (ev. č. 641) byl ještě v roce 1978 převeden na autoškolu a stejný osud čekal v roce 1980 i vůz ev. č. 640. Tento vůz se ale později (od r. 1984) vrátil zpět do městské dopravy. Vůz ev. č. 637 byl v roce 1980 prodán lokomotivnímu depu Ostrava, takže z původních sedmi autobusů ŠL 11 z roku 1977 zůstalo v majetku DP jen 5, z nichž pouze 4 (a přechodnou dobu dokonce 3) sloužily na linkách MHD, a to v počátcích své služby u DPMO zejména na autobusových linkách čísel 46 a 53, které se staly náhradou za zmiňovanou zrušenou tramvajovou trať do Klimkovic. V případě potřeby byly i tyto vozy používány pro potřeby kratších zájezdů.

V roce 1979 byly nakoupeny další autobusy ŠL 11 ev. č. 5741–5746. Z nich pouze jeden (ev. č. 5742) byl převeden mezi zájezdové autobusy, ostatní byly nasazovány na linkách MHD. Celkový počet provozních „ešelek“ u DPMO tak stoupl na 11 vozů (z toho 1 vůz pro zájezdovou dopravu a 1 – přechodně 2 – pro potřeby autoškoly). Pro svou nevhodnost pro městský provoz se vozy ŠL 11 objevovaly především na linkách nočních dopravy, nejrůznějších účelových spojích a méně často na denních linkách vedených do okrajových částí města (a sousedních obcí).

V provozu se autobusy ŠL 11 na linkách MHD udržely v Ostravě do roku 1990, kdy byl vyřazen poslední vůz ev. č. 5639 (ex 639). Nejvíce autobusů ŠL 11 ostravského DP bylo vyřazeno z provozu v roce 1988, přičemž několik vozů bylo převedeno ještě mezi služební vozidla. Jako poslední byl ze stavu služebních vozidel vyřazen v roce 1993 autobus původního čísla 641 z roku 1977. Ten byl po ukončení své služby u autoškoly (pod ev. č. A302 v letech 1978–88) používán ještě pro údržbu jízdních řádů (pod ev. č. 9202), než došlo k jeho likvidaci. Několik autobusů – kromě těch výše zmíněných – bylo po konci služby u ostravského DP ještě dále odprodáno a sloužilo dále ve službách dalších dopravců.

Libor Hinčica

Url: Připomenutí ostravských autobusů ŠL 11