

Autobusy Škoda 706 RO v Istanbulu a jejich problémy

17.08 2022 20:47, Libor Hinčica, Ostatní

Dnešním článkem opět zavítáme do historie, konkrétně se podíváme na dodávku autobusů Škoda 706 RO do Turecka, kam bylo z Československa v letech 1956 a 1957 expedováno celkem 300 vozů do Istanbulu. Významný exportní úspěch, který není opomenut snad v žádné publikaci o poválečné výrobě autobusů v ČSR, se brzy po dokončení dodávek autobusů stal noční můrou podniku zahraničního obchodu Motokov i závodu LIAZ v Rýnovicích, která se musela řešit na nejvyšších úrovních státu. Právě za touto málo známou kapitolou historie se ohlédneme v našem článku.

Připomeňme, že vývoj autobusů Škoda 706 RO, resp. jejich podvozkové části, začal již v době druhé světové války ve Škodovce v Mladé Boleslavi. Výroba nových vozidel (nákladních automobilů ani autobusů) na novém chassis se zde ale nikdy nerozběhla, protože po válce bylo rozhodnuto o přesunu této produkce do letňanské Avie (Letňany, dnes součást Prahy, byly v té době ještě samostatnou obcí), kde byl také koncem roku 1946 první autobus dokončen. První pětikusová série poté byla předána do provozu počátkem roku 1947, přičemž u těchto vozů platilo, že jejich podvozky pocházely ještě z Mladé Boleslavi, následně již Avia zvládala kompletní produkci autobusů. Udržela se zde ale jen do roku 1951, kdy se Československo společně s ostatními státy východního bloku v tušení dalšího válečného konfliktu vydalo cestou mohutného zbrojení, což si vynutilo uvolnění kapacit letňanské Avie pro původní zaměření firmy – stavbu letadel. Autobusy se tak začaly vyrábět v závodech v Rýnovicích (dnes součást Jablonce nad Nisou) a Mnichově Hradišti (v obou případech šlo o pozdější závody LIAZu).

Na rozdíl od podvozků se produkce karoserií a kompletace vozidel neodehrávaly jenom v Avii (či později v LIAZu), ale také u dalších karosářů – v roce 1948 šlo například o dalších pět podniků v Čechách a na Moravě, z nichž bezpochyby nejvýznamnější byla pozdější Karosa Vysoké Mýto, která ostatně později společně s rýnovickým závodem LIAZu jako jediná u výroby autobusů setrvala až do

roku 1958, kdy došlo v obou podnicích k náhradě za inovovaný (avšak technicky nijak zvlášť převratný) typ Škoda 706 RTO.



Autobusy Škoda 706 RO se vyráběly v letech 1947 až 1958 (prototyp byl dokončen již v roce 1946). Exportovat se je podařilo do řady exotických destinací, například do Egypta, kam byly dodávány vozy se středním vstupem, jak vidíme na obrázku. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

I přes těžkosti doby, kdy loď jménem „Československá ekonomika“ v důsledku vnucené orientace na východní trhy (případně neutrální či rozvojové země) začala pozvolna nabírat vodu a putovat nezadržitelně ke dnu, se podařilo s autobusy Škoda 706 RO prorazit i mimo hranice československé republiky. Zajímavé v tomto směru byly například dodávky autobusů pro Egypt, Kubu, Albánii, Čínu či Severní Koreu. Velký význam s potenciálem další expanze v budoucnu byl přikládán i obřímu kontraktu na dodání 300 autobusů do Turecka, konkrétně do Istanbulu. Tato vozidla, vyznačující se mj. upraveným designem (především plochým zadním čelem, jež přispívalo k navýšení přepravní kapacity) byla dodána k Bosporské úžině v letech 1956 a 1957.

V prvním roce šlo o sto vozů dodaných mezi zářím a listopadem 1956, ve druhém o 200 autobusů, jež byly expedovány mezi červnem a zářím 1957. Celková hodnota obou kontraktů činila 27 540 000 Kčs (průměrná hrubá mzda byla v té době přibližně 1 200 Kčs), přičemž úspěch československého strojírenství se rozhodně nezrodil jen díky tomu, že by byl autobus Škoda 706 RO nejlepším nabízeným modelem. Na vítězství československých barev se podílel především místní zástupce p. Essi, což byl tehdejší prezident turecké obchodní komory a současně vlivná politická osobnost (zasedal ve výboru města Istanbulu). Na dodávkách československých autobusů byl osobně motivován tajným dodatkem smlouvy, která mu zajišťovala tučnou provizi. Ta ale zdaleka nesloužila jen k vylepšení jeho životního standardu. Aby vyřadil všechnu konkurenci z dodávek nových autobusů pro Istanbul, pokrýval z provize bezpočet úplatků, které byly eufemisticky

na československé straně nazývány *„dobrými intervenčními schopnostmi“*.

Na dodaných autobusech se ale záhy začaly projevovat závady, které byly zpočátku řešeny pouhým objednáváním náhradních dílů. Jejich potřeba ale byla enormní a do února 1959 musely být dodány díly za sumu 4,78 mil. Kčs, což představovalo zhruba 18 % hodnoty (!) celé zakázky. Ani takto velké množství komponent ale nepostačovalo k tomu, aby se autobusy dařilo udržet v provozu a v březnu 1959 mělo být 200 z 300 dodaných autobusů odstaveno, v červenci 1959 už zbývalo v provozu je 85 vozů. Vysoké správkové procento si vynucovalo přítomnost československých techniků, jejichž počet od listopadu 1956 do března 1959 vystoupal z původních tří až na šest.



Autobusy Škoda 706 RO v Karose připravené na expedici do Turecka. na snímku lze dobře rozeznat provedení plochých zadních čel. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

Přestože se uvádělo, že slabinou dílen istanbulského DP je nízká úroveň personálu, zpráva věnující se problematice poruchovosti „er óček“ se za mizernou kvalifikaci opravárenského kádru neschovávala a uváděla, že s těmito podmínkami musí bojovat i ostatní výrobci, kteří však tak vysoké procento oprav nemají. Úskalím prováděných oprav bylo, že řada dodaných náhradních dílů byla nekvalitní. Například ve druhém pololetí roku 1958 mělo být dodáno 300 hlav válců motoru, u nichž však krátce po namontování hlásil dopravce jejich popraskání. Narychlo se tak podařilo sehnat dalších 100 hlav pro řešení krizové situace, kterým měla být při výběru věnována údajně velká pozornost (včetně užití rentgenu). *„Stihl je stejný osud, jako zásilku předešlou,“* konstatovala suše zpráva o stavu oprav z února 1959. Praskání hlav válců bylo největším problémem istanbulských vozů 706 RO. Mimo nich ale bylo v 60 případech reklamováno i jedno konkrétní ložisko, ve 120 písty a vložky, v 50 převodovky, ve 20 soukolí zadní nápravy atp. Zhruba 200 odstavených autobusů v únoru 1959 vedlo k tomu, že československá strana prostřednictvím svého podniku zahraničního obchodu Motokov nechala expresně ve dnech 17. a 18. února 1959 poslat 3 železniční vagóny náhradních dílů do Istanbulu v celkové hodnotě 1,245 mil. Kčs a v průběhu března poslala další díly v hodnotě 864 000 Kčs.

Obchodní zástupce československé strany, zmíněný pan Essi, se musel opravdu činit, aby celý problém ututlal, což řešil opět využitím svých „dobrých intervenčních schopností“. Jenomže nebyl jediným hráčem, který uměl v Turecku uplácet. V novinách se přes veškerou jeho snahu objevila řada pomlouvačných článků a o nízké kvalitě vozů z ČSR se referovalo i na mimořádně svolané tiskové konferenci. Za těmito aktivitami měl údajně stát německý výrobce Büssing, kterému měl boj o dodávky autobusů pro Istanbul stát dokonce za pořízení přepychové jachty pro jednoho z členů městské rady. Zmíněná byla i angažovanost profesorů istanbulské technické univerzity, kteří byli finančně motivováni pro psaní negativních posudků.



Autobus Škoda 706 RO v Istanbulu zachycený fotografem v roce 1967. (zdroj: Wikipedia.org)

Dodávky náhradních dílů by měly smysl pouze v případě, že by nedocházelo k dalšímu praskání hlav motorů, což se ale nestalo. Jako nápravné opatření bylo rozhodnuto o úpravě motorů na modernější verzi s přímým vstřikováním (jako byla používána u vozů RTO), což bylo po vyhodnocení ze strany československých odborníků jediné možné řešení, jak problémům do budoucna zabránit. Dodávky potřebných sad pro úpravy motorů měly být expedovány od ledna do poloviny března 1959, avšak rýnovický závod LIAZu na počátku roku 1959 expedici těsně před plánovaným startem zastavil kvůli trhání pístů. Celý proces se kvůli tomu mírně opozdil. Mimo tyto přestavby byli do Turecka vysláni také další technici, kteří měli pomoci s dalším školením personálu dopravce.

Nápravné opatření s úpravou motorů se ukázalo jako účinné. Zpráva ze září 1959 hovoří o tom, že bylo postupně upraveno 49 motorů a u vozů jimi vybavenými již k závadám nedochází. Jako podstatně efektivnější se ovšem ukázalo motory rovnou nahrazovat novými, a tak v červnu a červenci bylo dodáno do Turecka 115 nových motorů, které byly vyjmuty ze zakázky pro Argentinu, kde se LIAZ potýkal se stejnými problémy jako v Istanbulu, avšak nikoli u autobusů, ale u nákladních automobilů Škoda 706 R. Ani nové motory ovšem nebyly bez problémů. Jak se ukázalo po jejich vybalení a namontování, vykazovalo nemalé množství z nich výrobní vady, z nichž většinu sice zvládli

na místě odstranit místní odborníci vyslaní z Československa, poukázalo to však na šlendriánství panující ve výrobním procesu. Případ měl pak personální dohru v rámci celého LIAZu – podnikový ředitel například přišel o svou prémii (ačkoli jinak měl právo ji získat), několika zaměstnancům byla dána důtka a došlo i na snížení platů na spodní hranici tarifní třídy u vybraných pracovníků a odebrání prémií do konce roku 1959. Nejhůře dopadl ředitel rýnovického závodu, který byl vyhozen. Speciálně ustanovená brigáda pracovníků, která se zabývala následně kvalitou výroby zjistila, že v procesu montáže byly ze strany pracovníků porušovány (ať již vědomě, či v důsledku neproškolení nevědomě) dlouhodobě prakticky všechny technologické postupy. Velká pozornost se proto soustředila na zvýšení úrovně znalostí obsluhujícího personálu, což se brzy pozitivně projevilo sníženým množstvím reklamací.



Autobus Škoda 706 RO v Istanbulu v roce 1967. (zdroj: Wikipedia.org)

V Turecku se díky dodávkám nových motorů a úpravám několika desítek starších motorů podařilo postupně uvádět autobusy opět do provozu. Zatímco k 1. 9. 1959 bylo provozuschopných jen 105 z 300 autobusů, k 30. 11. 1959 šlo už o 220 vozidel a na počátku roku 1960 měl být zprovozněn i zbytek. Přestože si československá strana uvědomovala, že za nedostatky může i nekvalita její produkce (mimo Turecko a zmíněnou Argentinu musel podnik Motokov řešil dodávky nových motorů či sad na úpravu i do Řecka, Belgie, Rakouska, Sýrie, Íránů, Egypta, Brazílie, Chile a Hondurasu), podařilo se dohodnout s tureckou stranou, že většinu nákladů na opravy zaplatila ona s odůvodněním, že si je vědoma vlastních pochybení ve správném nasazení a údržbě vozidel. Hlavním argumentem československé strany bylo, že v dalších částech Turecka se problémy u dodaných nákladních vozů Škoda 706 R (těch mělo jezdit v Turecku na konci roku 1959 celkem 185) a autobusů Škoda 706 RO (těch bylo mimo Istanbul ještě dalších 40) údajně vůbec neobjevují.

Více informací k dalšímu nasazení autobusů Škoda 706 RO v Turecku se nám už v archivech dopátrat nepodařilo, a tak ani nevíme, kdy autobusy istanbulské ulice definitivně opustily. I když finální zpráva z prosinci 1959 konstatovala, že škody jsou pro Československo fakticky minimální, pravdou je, že dodávkami autobusů Škoda 706 RTO se už navázat nepodařilo a že československou pozici

brzy zabrali jiní výrobci. Obavy z února 1959, že velká poruchovost a vysoké množství odstavených autobusů ohrožuje nákup dalších vozidel, o nichž se v té době díky systému úplatků s některými politiky (navzdory odstávce dvou třetin flotily) nadále jednalo, se ke škodě exportních ambicí ČSR ukázaly jako oprávněné.

Url: Autobusy Škoda 706 RO v Istanbulu a jejich problémy