

Praha zakoupila autobus Škoda 706 RTO pro retro provoz

11.07 2024 20:18, Libor Hinčica, Autobusy

Pražský DP se rozhodl rozšířit svou sbírku autobusů, jež budou určeny výhradně pro retro provoz. Od soukromého vlastníka pořídil ikonický autobus Škoda 706 RTO v městském provedení z roku 1971, jež svým vzhledem odpovídá víceméně verzi, jež byla do Prahy dodávána v letech 1966 až 1968.

Autobusy Škoda 706 RTO se staly prvním opravdu masivně pořizovaným modelem určeným pro obnovu pražské autobusové dopravy po druhé světové válce. V prvních poválečných letech si musely tehdejší Elektrické podniky hl. m. Prahy vystačit nejprve s vozy prvorepublikovými, které teprve v roce 1948 doplnila padesátka nových autobusů Praga NDO, na něž pozvolna od roku 1950 navazovaly dodávky vozů Škoda 706 RO. Vzhledem k tomu, že koncepce veřejné dopravy v Praze byla postavena na rozvoji elektrické trakce, počítalo se s tím, že hlavní přepravní proudy přeberou buďto tramvaje, anebo trolejbusy. Dokud se „drátovaly“ ulice, potřeba nových autobusů nebyla příliš vysoká. Pražský DP si tak do roku 1958 vystačil s pořízením pouze 72 „er óček“ (z toho dvou v linkovém provedení). Už v roce 1954 se ale naplno projevily nedostatky v oblasti zajištění výroby technologií pro napájecí systémy i vozidla samotná, takže se nejprve zastavily stavby nových trolejbusových tratí a později byly odmítnuty i dodávky vozidel. S ohledem na nárůst přepravních požadavků i změnu strategie (příklon k autobusům) začaly být postupně od roku 1959 nakupovány větší série autobusů Škoda 706 RTO, jejichž dodávky kulminovaly v polovině 60. let, kdy se autobusy stávaly ve větší míře náhradou trolejbusů.

V roce 1959, kdy do Prahy zamířilo prvních pětadvacet „erťáků“, byl autobus Škoda 706 RTO novým typem – jeho sériová výroba, kterou zajišťovaly závody Karosa ve Vysokém Mýtě a LIAZ v Rýnovicích, k nimž se později přidal ještě podnik SVA v Holýšově, byla zahájena jen o rok dříve. Přestože byl autobus oficiálně prezentován jako moderní dopravní prostředek, ve skutečnosti šlo jen o modernizovaného předchůdce s novou (tvarově líbivou) karoserií. Z hlediska technického vývoje

(především ve vztahu k zahraničí) se o žádný posun nejednalo, na druhé straně ale byla úprava stávajících podvozků používaných pro výrobu vozů Škoda 706 RO už nanejvýš žádoucí a stát jinou alternativu v záloze tak jako tak neměl.



Známá fotografie v popředí s exportním autobusem Škoda 706 RTO v provedení pro Rumunsko na snímku z roku 1965. (zdroj: archiv DPP)

Předpokládalo se přitom, že výroba „erťáků“ bude přechodnou záležitostí do doby, než se podaří uvést do sériové výroby opravdu moderní městský autobus nazvaný jako M11 (později ŠM 11), jehož vývoj byl zahájen v roce 1959, přičemž se v uvolněné atmosféře první poloviny 60. let podařilo dodržet původní termíny základních etap dokončení vývoje funkčních vzorků, prototypů, ověřovací série i náběhu sériové výroby. Prognózy potřebného počtu nových autobusů pro období let 1960–1970 se ale ukázaly jako značně podhodnocené. Ještě pro třetí pětiletku (tedy období let 1961 až 1965) se například počítalo s tím, že potřeba městských autobusů v ČSSR bude kryta dodávkami pouhých 75 (!) vozů ročně. Montáž autobusů Škoda 706 RTO měla být nahrazována postupně za řadu nových vozů Š 11 v letech 1965–1967 a už v roce 1968 měla běžet jen výroba nástupnického typu. Nakonec se přechod výroby protáhl v rámci Karosy až do roku 1971, závod v Holýšově pak vyráběl „er té óčka“ ještě o rok déle.

Pražský DP v uvedeném období pořídil celkem 683 autobusů Škoda 706 RTO v různých variantách, k nimž je nutno připočíst ještě 70 vozů Jelcz 272 MEX vyráběných licenčně v Polsku. Nejvíce byla zastoupena městská verze, na kterou připadalo 612 vozů Škoda 706 RTO (bez polských vozů), z nichž 110 odpovídalo exportním modifikacím. Autobusy původně určené na export se vyznačovaly například odlišným lakováním (vozidla určená pro oblast Středního východu byla například písková,

jiné vozy měly světle modrý lak atp.), ale i řešením a uspořádáním sedadel, oken či chladičů. Zřejmě nejznámější se mezi nimi stali „Kubánci“, série 40 autobusů dodaná v roce 1964 v zelenomodrém laku s velkými posuvnými okenními větračkami. Stejné řešení oken, avšak v červeno-bílém lakování, měla v témže roce dodaná vozidla ze zakázky pro Rumunsko, a to rovněž v počtu 40 ks.

Dodání obou větších sérií exportních vozidel bylo úzce provázáno s potřebou navýšení počtu autobusů před celostátní spartakiádou, která se konala tradičně na Strahově v roce 1965. Léta 1964, 1965 a 1966 pak představují období, kdy se Praha těšila z největších přísunů vozů 706 RTO, když bylo zařazeno v součtu 396 autobusů, z toho absolutním rekordmanem byl rok 1966 se 195 kusy.

V uvedeném výčtu 612 městských autobusů Škoda 706 RTO MTZ a MEX je zahrnuto i pět vozů ev. č. 303 až 307, které byly v roce 1963, krátce po svém zařazení, předány po dohodě do DP Bratislava. Obdobně Prahu opustil i vůz ev. č. 308, který ale nezamířil na Slovensko, nýbrž do Mostu, odkud šel naopak do Prahy jediný vůz v dálkovém provedení v majetku DP hl. m. Prahy (tj. verze LUX; ev. č. 309).



Nádherně zrekonstruovaný autobus Škoda 706 RTO původem z Jihlavy zakoupil pražský DP. (foto: Muzeum MHD Praha)

Vedle městské a jedním kusem zastoupené dálkové verze měla Praha k dispozici i 70 autobusů Škoda 706 RTO CAR, tedy linkové provedení, z nichž však jeden vůz se v Praze příliš dlouho neohřál (autobus ev. č. 206 byl krátce po dodání vyměněn s ČSAD Liberec za autobus v městském provedení). S ohledem na rekonstrukce autobusů za využití nové karoserie byl ale počet jednodveřových vozů 706 RTO v Praze nakonec vyšší, protože u celkem 5 městských vozů došlo

na počátku 70. let k náhradě skříně právě za verzi CAR, přičemž po této „opravě“ zůstalo zachováno původní evidenční číslo z vozu městského. Největší série autobusů Škoda 706 RTO CAR byla pořízena v roce 1972 z holýšovského závodu, tedy na samém sklonku produkce tohoto modelu v ČSSR.

V roce 1968 se v Praze krátce mihnul u pražského DP článkový vůz Jelcz 021, které konstrukčně vycházel z vozů Škoda 706 RTO. Původně se měl účastnit porovnávacích zkoušek kloubových vozidel, avšak polská strana dodala vozidlo později, takže srovnání nebylo možné realizovat za identických podmínek. Ani tak autobus nemohl zakrýt svou zjevnou zastaralost, která byla ostatně všem zřejmá už v době, kdy bylo „originální“ provedení modelu 706 RTO posíláno do výroby. Přesto se Praha licenčně vyráběných autobusů z Polska dočkala, a to ve výchozím městském standardním provedení označeném jako Jelcz 272 MEX. Dodávkou těchto vozidel byly pokrývány nedostatečné výrobní kapacity pro tuzemský trh ze strany Karosy Vysoké Mýto. Praha si těchto autobusů pořídila v letech 1973 až 1975 rovných 70. Jeden z nich – ev. č. 4881 – se podařilo v roce 1988 zachránit pro potřeby podnikového muzea (od roku 1978 sloužil jako služební). Praha tak jako jediný z městských podniků nemá ve své sbírce originální československý vůz, ale polský derivát.

Jediný pražský „LUXový“ vůz Škoda 706 RTO byl vyřazen v roce 1969, poslední vozy v městském i linkovém provedení dosloužily v roce 1978, kdy byly vyřazeny i polské Jelcze 272 MEX.

Pro provoz na retro lince označené písmenem K, jež byla poněkud diskutabilně zavedena v loňském roce, si pořídil pražský DP ukázkově zrekonstruovaný autobus Škoda 706 RTO z roku 1971, který měl být podle některých pramenů původně provozován u DP města Jihlavy pod ev. č. 141, a to až do roku 1977, kdy byl odstaven a o rok později i papírově vyřazen. Vozidlo se podařilo později získat soukromé osobě, jež zajistila náročnou opravu, nicméně vlastník se nakonec rozhodl nabídnout vůz k odprodeji některému z dopravních podniků. Logickou volbou se zdála být pochopitelně Jihlava, neboť šlo v minulosti o její vůz. Místní DP ovšem o vozidlo zájem neměl. Naopak Praze na linku K, která prozatím není se stávající flotilou autobusů pro širokou veřejnost příliš atraktivní, přišlo vozidlo, jež bude pro většinu veřejnosti skutečně historické, vhod. Autobus byl do Prahy převezen dne 10. 7. 2024, kdy se fotografiemi pochlubilo na svém facebookovém profilu muzeum pražské MHD. Samotný Dopravní podnik prozatím nesdělil k nákupu vozidla žádné bližší podrobnosti a v registru smluv nebyla dosud zveřejněna ani kupní smlouva.

Url: Praha zakoupila autobus Škoda 706 RTO pro retro provoz