



V Praze se představil opravený autobus Škoda 506 N

23.06 2025 20:02, Libor Hinčica, Autobusy

Praha si o víkendu připomněla 100. výročí od zahájení pravidelné autobusové dopravy. Pomineme-li neúspěšný testovací provoz čtyř autobusů v letech 1908 a 1909 a pokus se zajištěním městských autobusových linek ze strany soukromníka na počátku 20. let, vyjely autobusy v Praze dne 21. 6. 1925 (o den dříve pouze slavnostně) na 3,5 km dlouhé lince spojující Vršovice se Záběhlicemi.

V dalších letech nastal velký rozvoj autobusové dopravy, přičemž vedení Elektrických podniků mnohdy autobusy nasazovalo do okrajových částí Prahy, jimž bylo dříve slíbeno napojení na tramvajovou dopravu. Do rozpadu a obsazení Československa v roce 1939, tj. během 14 let, bylo zakoupeno celkem 149 autobusů, z nichž však část byla ještě před okupací vyřazena. Největší zastoupení v této flotile měly značky Praga (jen verze Praga NO byla zastoupena 48 ks) a Tatra. Mezi dodavateli byl ale také závod Škodovky v Mladé Boleslavi. Na podvozcích Škoda bylo dodáno, budeme-li počítat i vyhlídkové autokary, celkem 22 autobusů. Nás bude blíže zajímat pouze jedna z osmi verzí „Škodovek“, jež v Praze sloužily, konkrétně typ Škoda 506 N, neboť právě jeden ze zástupců tohoto typu se podařilo rekonstruovat a dne 22. 6. 2025 poprvé ukázat veřejnosti v rámci slavnostního průvodu Prahou zakončeného v Dejvicích, kde se nádherný exponát dostal právem do centra pozornosti návštěvníků.



Nejznámější historická fotografie s autobusem Škoda 506 N dokumentuje vůz s karoserií Ringhoffer, resp. Moravskoslezská vozovka Studénka. (zdroj: archiv DPP)

Elektrické podniky hl. m. Prahy si objednaly celkem sedm autobusů Škoda 506 N, u nichž byla – dle tehdejších zvyklostí – rozdělena produkce karoserií mezi více dodavatelů. Zatímco vozy ev. č. 52 a 53 získaly skříň pražské karosárny Oldřicha Uhlíka, pro zbylé čtyři vozy ev. č. 54–58 byly nástavby zhotoveny v Moravskoslezské vozovce ve Studénce, kterou krátce předtím získaly Ringhofferovy závody. Od toho se pak odvíjely drobné rozdíly, kdy vozy ze Studénky byly o něco kratší (7 720 mm oproti 7 930 mm), nižší (2 700 mm ku 2 800 mm), měly menší rozvor (4 560 mm versus 4 570 mm) i odlišnou obsaditelnost (19 míst k sezení a 24 k stání, zatímco autobusy s karoserií Oldřicha Uhlíka nabízely 20 míst k sezení a 25 k stání). Motor, od kterého se odvíjelo i označení typu, nesl pojmenování Škoda 506 N (používal však řadu osvědčených prvků kupovaných či licenčně vyráběných ze zahraničí) a poskytoval výkon 49,27 kW, což mohlo umožnit vozidlu jízdu rychlostí až 55 km/h. Převodovka byla manuální, čtyřstupňová (+stupeň pro couvání).

Vozidla, jež bychom dnes z hlediska délky řadili do kategorie minibusů, měla tzv. nízkorámovou karoserii, tedy umístěnou na snížený podvozek (oproti nákladnímu automobilu, z něhož se vycházelo). Do interiéru tedy stačilo překonat pouze jeden schod (pomineme-li ještě nástupní schůdek). I zde přitom panoval rozdíl mezi autobusy s karoserií Oldřicha Uhlíka a Moravskoslezské vagónky, kdy vozy s karoserií ze Studénky měly výšku podlahy na úrovni 760 mm, zatímco „pražské“ vozy 860 mm. Základní kostra autobusů byla dřevěná (prvních celokovových autobusů se Praha dočkala až v roce 1935) a zvnějšku oplechovaná. Nástup a výstup cestujících probíhal zpravidla výhradně přes zadní dveře, které bývaly v provozu (jako u všech pražských autobusů té doby) obvykle během jízdy otevřené. Přední dveře sloužily jen řidiči. V roce 1939, v souvislosti se změnou

směru jízdy na silnicích, se autobusy podrobily přestavbě, když byly dveře přesunuty na opačnou stranu. K ventilaci, kromě spouštěcích oken, sloužily slavné střešní ventilátory Flettner. Interiér svým vzhledem fakticky kopíroval tehdejší pražské tramvaje a vybaven byl dřevěnými podélně situovanými lavicemi. Zajímavostí bylo, že všechny vozy byly dodány původně bez topení, které pak musel výrobce instalovat až dodatečně v průběhu listopadu 1929.



Sešlá karoserie vozu ev. č. 53 se nacházela na Kladensku, kde sloužila jako seník. (foto: Luděk Vidím, DPP)

Jako první měl být do Prahy dodán vůz ev. č. 52 dne 16. 7. 1929, zkušební jízda se však odehrála až o více než měsíc později, konkrétně dne 29. 8. 1929 na trase ze Smíchova do Jíloviště a zpět. Téhož dne se zkoušel i druhý dodaný vůz (ev. č. 53), avšak na relaci Kbely – Vinoř. Ačkoli oba autobusy pocházely od stejného dodavatele karoserie, měly se vzájemně lišit hmotností (vůz ev. č. 52 byl s 6 490 kg o 130 kg těžší, což ovšem nebylo v dané době s ohledem na způsob výroby nic výjimečného a rozptýl až o 250 kg lze nalézt i mezi později dodanými vozy s karoserií ze Studénky. Ty měly být všechny jednotně předány Elektrickým podnikům dne 17. 9. 1929 a zkušební jízdy vykonaly dne 26. 9. 1929 mezi Ďáblicemi a Kobylisy, případně opět mezi Kbely a Vinoří (pouze vůz ev. č. 57). Každý z autobusů, bez ohledu na dodavatele karoserie, vycházel na 180 000 Kč (pro srovnání: průměrná mzda dělníka v té době činila okolo 510–590 Kč a kilo chleba se prodávalo za cenu přibližně 3,40 Kč).

K provozu autobusů mnoho informací a dat nemáme. Jisté je, že v dubnu 1943 byla většina z nich – konkrétně autobusy ev. č. 54, 55, 56 a 58, předána formálně tehdejšímu protektorátnímu ministerstvu dopravy a techniky, které je předalo Českomoravským drahám. Společně se čtveřicí autobusů Škoda 506 N tehdy opustilo vozový park Elektrických podniků ještě dalších 21 autobusů, a to pro nadbytečnost vozidel, jež byla způsobena válečnými omezeními.

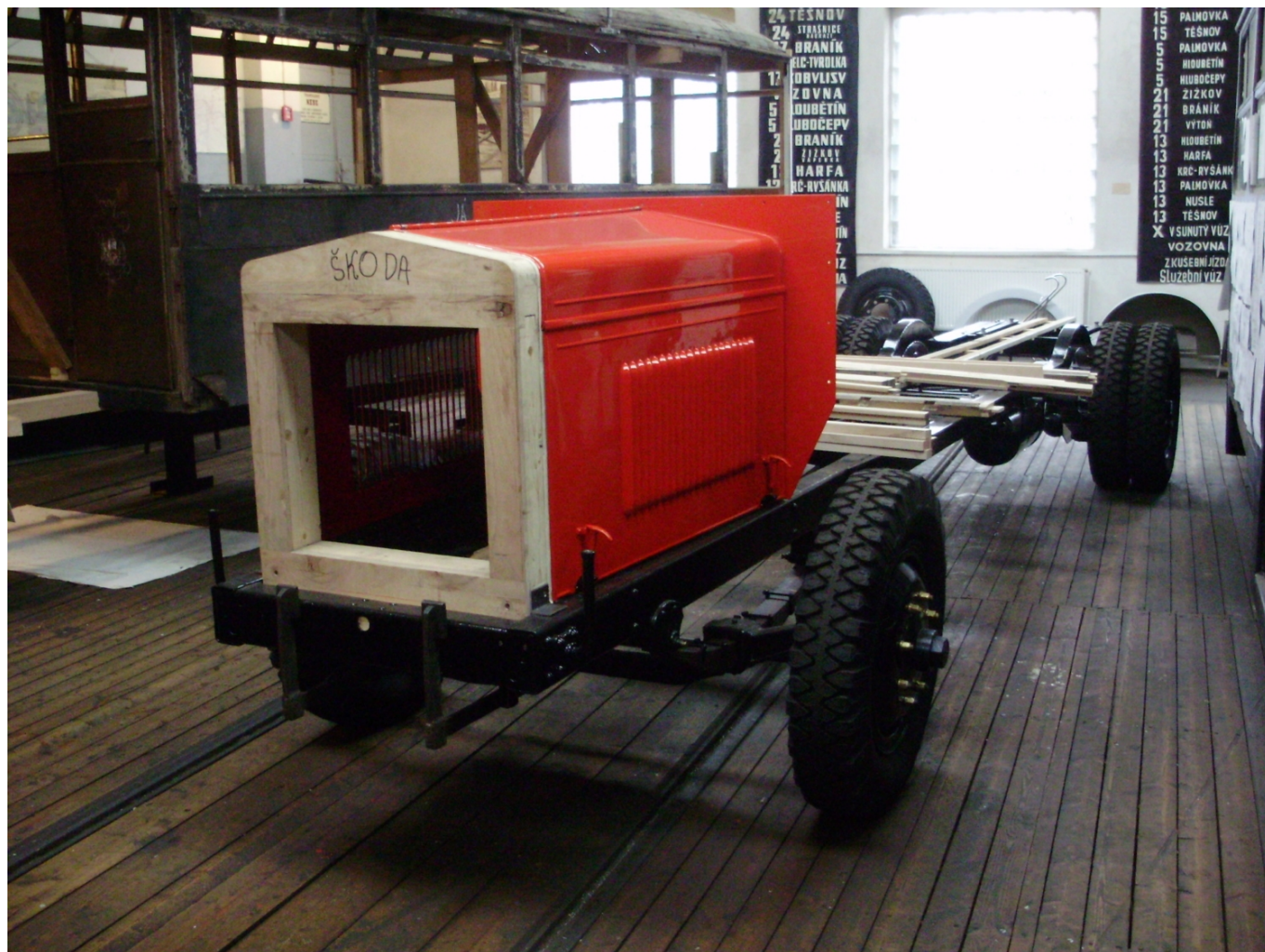


Takto vypadala rozpracovaná skříň autobusu v roce 2009. (foto: Luděk Vidím, DPP)

Tato válečná omezení se dotkla také zbylých autobusů Škoda 506 N, konkrétně vozů ev. č. 52 a 53, které byly (patrně oba) v roce 1944 vybaveny generátorem Imbert, který zajišťoval pohon autobusů pomocí dřevoplynu. O autobuse ev. č. 57 žádné bližší informace nemáme, a to ani o datu jeho vyřazení. V případě autobusů ev. č. 52 a 53 víme, že byly v roce 1946 vedeny jako nepojízdné a dne 8. 3. 1948 mělo dojít k jejich odprodeji soukromníkovi za částku 33 610 Kčs/vůz.

Oprava historického autobusu

Karoserie vozu ev. č. 53 byla zhruba v polovině 90. let objevena nedaleko obce Stehelčevy (u Kladna). Po jednání s majitelem se podařilo dohodnout odvoz ztrouchnivělé skříňe do depozitu pražského muzea MHD ve Střešovicích, k čemuž došlo v dubnu 2000. Následně se podařilo vypátrat i vhodný (byť přece jen odlišný) podvozek, který byl používán pod včelínem objeveným v Dolním Houžovci (tentokrát až u Ústí nad Orlicí), přičemž majitel byl ochoten se podvozku s včelínem vzdát výměnou za jiné vozidlo umožňující tažení a pobyt včelstva – za stavební maringotku. K demontáži podvozku zpod včelína došlo v listopadu 2005, načež podvozek zamířil do Krnovských oprav a strojírny na nezbytnou rekonstrukci a úpravu, neboť oproti originálu byl podvozek menší, užší a v oblasti zadní nápravy i poněkud vyšší. Do Prahy se pak dostal zpět až v říjnu 2007.



Podvozek s kapotou stál dlouhou dobu v sousedství skříně. Ke spojení došlo až v roce 2019, deset let po pořízení tohoto snímku. (foto: Luděk Vidím, DPP)

Práce na karoserii byly zahájeny až v roce 2005 a probíhaly pozvolna podle dostupnosti personálu i finančních prostředků. Během následujících takřka dvou desítek let se na vozidle prostrídala trojice truhlářů, která se snažila maximálně zachovávat původní dokumentaci, styl výroby i dochovaného jasanového dřeva. Jako první začaly práce na zadním čele, poté se přesunuly na pravou bočnici, levou a v závěru přišla řada na čelo vozu a střechu. V roce 2014 se podařilo obstarat také chybějící motor, který byl zakoupen z vojenských skladů, načež ovšem musel být (v roce 2017) ještě jednou upraven podvozek pro jeho zástavbu. Již dříve vyrobená kapota se naštěstí upravovat nemusela. Rozpracovaná skříň s podvozkem se dočkala spojení až v závěru léta 2019. V té chvíli se ukázalo, že bude nutno ještě upravit blatníky, což vycházelo z odlišné konstrukce tehdejších nákladních automobilů (z nichž se v návrhu původně vycházelo) a autobusů (což odhalilo až právě spojení).

Na první pohled takřka kompletní autobus se vydal dne 25. 10. 2022 na cestu do Zlína, kde se společnost Zliner zhostila dalších dokončovacích prací s cílem zprovoznění vozidla. Za částku 3,46 mil. Kč firma vybavila vůz řízením, brzdovou soustavou, pedály včetně ovládání, přístrojovou desku, vyrobila mechanismus startování klikou, přední blatníky, doplnila tažné oko či zesílení listových per v zadní části karoserie, vybavila vůz osvětlením a směrovkami (včetně odnímatelných dle současné legislativy) atp. Termín plnění byl stanoven původně na 18 měsíců, nakonec se mírně natáhl na necelé dva roky, když se autobus podařilo převézt a složit v areálu garáží Hostivař až v září 2024. Autobus byl v té chvíli již pojízdný, avšak vyžadoval ještě dokončovací úpravy a některé změny, které vycházely ze špatného zhotovení ve Zlineru (chladič byl například omylem zhotoven dle dřevěného

modelu místo výkresu a volant byl usazen příliš nízko). Nakonec se podařilo během nadcházejících měsíců vše zdárně dokončit, včetně nejrůznějších detailů, jako jsou dobové cedule, reklamy v interiéru atp. Obtížné se ukázalo sehnání písmomalíře, který by byl schopen namalovat na bok nápis Elektrické podniky hl. m. Prahy, nezbytný identifikátor pražských autobusů první republiky. Pro autobusový průvod byl vůz opatřen pouhým polepem, což při pohledu zblízka bylo snad jedinou vadou na kráse (nicméně snadno napravitelnou) nádherného exponátu, kterým si může Praha konečně připomínat i předválečnou historii svého autobusového provozu.



Autobus byl restaurován do levostranného (tedy předválečného) provedení. (foto: Luděk Vidím, DPP)

Poprvé se vůz vydal vlastní silou „na značkách“ mimo areál pražského DP v Hostivaři dne 20. 6. 2025 na krátkou zkušební jízdu a dne 22. 6. 2025 se již účastnil představení na Staroměstském náměstí, po němž se vydal v čele autobusového průvodu do Dejvic, přičemž bez obtíží zdolal i prudké stoupání na Strahov.

Nezbývá než poděkovat všem pracovníkům – ať již pražského muzea MHD či externím –, kteří se na záchraně tohoto unikátního vozidla jakýmkoli způsobem podíleli. Někteří z nich se bohužel onoho pohledu na výsledek jejich usilovné práce už nedočkali.



Pohled do interiéru vozu. (foto: Luděk Vidím, DPP)



A ještě z opačné strany směrem ke kabině řidiče. (foto: Luděk Vidím, DPP)

Autor článku děkuje za spolupráci při sepsání textu panu Ludku Vidímovi.

Url: [V Praze se představil opravený autobus Škoda 506 N](#)