

Jan Neumann



Autobus Škoda 706 RO

retro

historie, vývoj, technika, jiné využití

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.



Copyright © Grada Publishing, a.s.

Jan Neumann

Autobus Škoda 706 R0

historie, vývoj, technika, jiné využití

Grada Publishing

Jan Neumann

Autobus Škoda 706 RO

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400

jako svou 3474. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 144

První vydání, Praha 2009

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2009

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2009

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-2586-4 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-6949-3 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a. s. 2011

Obsah

1. Úvod	7	6. Výroba.....	81
2. Pár slov k počátkům autobusů		Autobusy Škoda 706 RO	
a autobusové dopravy	11	z Bratislavy	87
Vznik slova autobus	11	Autobusy Škoda 706 RTOP.....	88
Evropské prvenství	12	7. Jiné využití autobusů	
Začátky české autobusové		Škoda 706 RO.....	91
dopravy	12	Pojízdná transfúzní stanice RO.....	98
První tuzemský omnibus		Pojízdná rentgenová stanice RO....	102
poháněný vlastní silou	15	Stěhovací automobil	
3. Vznik autobusu Škoda 706 RO ...	17	Škoda 706 RO.....	104
Jak to bylo se značením		Návěsový tahač Fordson-RO.....	106
a hmotnostmi?	20	Popelářský automobil	
Autobus Škoda 706 RO	21	Škoda 706 ROK.....	107
Hlavní technické údaje		8. Autobusy se samonosnou	
autobusu Škoda 706 RO	25	karoserií.....	115
Popis autobusů Škoda 706 RO.....	27	9. Barevná příloha	131
4. Různá provedení a odlišnosti		10. Závěr	137
autobusů RO.....	63	Použité prameny	143
5. Osobní přívěsy		Poděkování.....	143
Karosa D 4 a B 40.....	75		



1

Úvod

Tato publikace je věnována autobusu Škoda 706 R0, který vznikl na základě existující výkresové dokumentace v roce 1946, a byl tak prvním novým typem autobusu vyráběným po druhé světové válce. Jednalo se také o první tuzemský autobus s bezkapotovým řešením kabiny řidiče, produkováný ve velkých sériích, a o poslední autobus konstruovaný v Mladé Boleslavi. Autobusy jsou představeny v různých provedeních a variantách, textově, fotograficky i výkresově. To se týká nejen základních modelů určených pro dopravu osob, ale také vozidel upravených pro jiné účely, ať již výrobní firmou, nebo individuálně různými podniky či jednotlivci.

I když autobus RO vznikl jako nový typ, měl ještě původní, zastaralou a nevyhovující koncepci stavby autobusové karoserie na podvozek nákladního automobilu, byť hodně upraveného pro dané použití. Z tohoto důvodu koncem čtyřicátých a začátkem padesátých let vznikla snaha zmíněný nedostatek napravit a výsledkem byla realizace čtyř prototypů nových vozidel se samonosnou karoserií, těm je v knize věnována samostatná kapitola. Třebaže se tyto vozy nikdy do sériové výroby nedostaly, jsou to velice zajímavé autobusy, jejichž konstrukce předběhla svoji dobu.

Samostatný prostor dostal také popelářský automobil Škoda 706 ROK, neboť byl stavěný na zkráceném autobusovém podvozku s provedenými změnami pro montáž komunální nástavby. Vozidlo ROK se tedy nachází právě v této publikaci, protože konstrukce jeho šasi má podstatně blíž k autobusu než k nákladnímu automobilu Škoda 706 R.

Nechybí informace o některých zajímavých vozech využívajících komponentů z autobusů RO a jsou zde i stručné údaje k nejpoužívanějším osobním přívěsům (vlečným vozům).

Začátek publikace se pak věnuje počátkům evropské i tuzemské autobusové dopravy a také vysvětlením některých nesprávně uváděných údajů a informací. Je velice pravděpodobné, že zde někteří čtenáři narazí na odlišné informace a údaje, než jsou v jiných materiálech, tomu se prostě u žádného historicko-technického námětu nedá vyhnout. Snaha autora ovšem byla taková, aby texty obsahovaly minimum neověřitelných údajů. Výkresová dokumentace je buď původní (s vylepšením pro použití do tisku), nebo zcela nově vytvořená. Výkresy nejsou myšleny jako přesné, detailní a v konkrétním měřítku, ale jako vypovídající o tvarovém řešení a celkovém uspořádání jednotlivých verzí autobusů.

Máte-li tedy zájem, nastupte si a vydejte se na cestu poznání autobusů nejen značky RO, při které vás bude provázet

Jan Neumann

◀ Novější model městské varianty s prodlouženými spodními ozdobnými lištami

► Linkové RO z Avie, u nástupních dveří je dobře patrné jejich otevírání vnější stranou do dveřního profilu





2

Pár slov k počátkům autobusů a autobusové dopravy

Vznik slova „autobus“

První vozidlo tažené koňmi určené k dopravě osmi cestujících neslo název „carrosse“ a objevilo se v roce 1662 v Paříži. Slovo tedy pochází z francouzštiny a nemá jiný význam než kočár. V roce 1823 takové dopravní prostředky jezdily také ve francouzském městě Nantes, kde je provozoval jistý Stanislaus Baudry. Protože se doprava těmito prostředky těšila velké oblibě, rozhodl se provozovatel své služby rozšířit. To by nebyl problém, vznikla zde však potřeba nějak takový dopravní prostředek pojmenovat, přičemž jméno mělo vyjadřovat, že je tato doprava určená pro všechny, kdo mají o svezení zájem.

Inspiraci Baudry našel na jedné konečné zastávce v centru Nantes, která byla před obchodem s názvem Omnes (jméno majitele) Omnibus. Omnibus je latinského původu s významem pro všechno či pro všechny. Majitel tak vyjadřoval v názvu svého obchodu, že u něj lze koupit „všechno“, a Baudry použitím stejného výrazu již zmíněné určení jeho dopravy.

Dnes se již těžko zjistí, zda tomu tak skutečně bylo, ale uvedené vysvětlení lze akceptovat, vždyť použití latinského slova omnibus je nezpochybnitelné (výraz omnibus byl dlouho používán i u nás). Z tohoto slova pak byly odvozeny i další názvy, včetně zkráceného „bus“. S příchodem motorizace, kdy takové vozidlo vznikalo za použití většiny komponentů z automobilů, došlo k doplnění první části názvem stroje, ze kterého bus vzešel, tedy krátkým „auto“ – a výsledkem byl „autobus“.

Evropské prvenství

Jistě není bez zajímavosti, že autobus se spalovacím motorem existoval ještě dříve než stejně vybavený nákladní automobil. První evropský autobus ani náznakem nepřipomínal tato pozdější vozidla, přesto šlo o motorový vůz, který byl určený pro hromadnou přepravu osob a provozoval se na pravidelné lince. Vozidlo zkonstruoval a postavil Karel Benz a také s ním 18. března 1895 přesně v 6.25 ráno zahájil provoz na vůbec první pravidelné autobusové lince v Německu i Evropě. Trasa vedla z okresního města Siegen přes obec Netphen do Deuzu. Celkem 15 km dlouhou cestu (o silnicích nebylo tehdy ještě možné vůbec hovořit) zdolal autobus i s osmi prvními cestujícími za jednu hodinu a dvacet minut. Vozidlo poháněl vzadu umístěný jednoválcový, čtyřdobý, benzinový motor o výkonu 5 koňských sil

(3,7 kW). Ten se pomocí řetězu přenášel na zadní kola a při pohotovostní hmotnosti vozu okolo 1200 kg dosahoval „autobus“ rychlosti až 15 km/h. Při jízdě do svahu to bylo horší, vůz jel podstatně pomaleji, a na některých zvláště obtížných úsecích museli cestující dokonce vystoupit a případně i tlačit. I když byli lidé v tehdejší době zvyklí chodit pěšky a cena jízdného nebyla nijak malá (70 feniků, což tehdy nebyla právě zanedbatelná částka), začal se nový dopravní prostředek rychle rozvíjet, a tak byl v létě roku 1895 na stejnou linku nasazen již druhý autobus značky Benz. První Benzův autobus se také někdy nazýval landaulete, pojmenování pochází z výroby kočárů a vyjadřuje jejich konkrétní provedení (landaulet je rovněž název později používaný pro automobily s uzavřenou karoserií, která měla zadní část střechy sklápěcí). Zmiňovaný vůz také kočár vzhledem hodně připomínal, neboť měl vysoká dřevěná loukoťová kola a sedadlo řidiče na kozlíku bez střechy. Tato vozidla začal Benz vyrábět již v roce 1894, ale tehdy sloužila k jiným účelům než k přepravě osob.

Začátky české autobusové dopravy

V době vzniku této knihy (2008) uplynulo rovných 100 let od doby, kdy vyjely první autobusy do pražských ulic na oficiální linku. Přesně k tomu došlo dne 7. 3. 1908 a toto datum přineslo historii naší autobusové dopravy dvě prvenství. Byl to nejen úplný začátek autobusové dopravy v Praze, ale také se tím zahájil provoz na první české veřejné autobusové lince. Autobusy provozovala stejná pražská firma, která spravovala tramvaje, tedy Elektrické podniky, a první linka vedla z Malostranského náměstí Nerudovou ulicí na Hradčanské náměstí a Lorentánskou ulicí na Pohořelec před kasárna zemské obrany,

měla devět zastávek včetně konečných, ale na běžných zastávkách (mimo konečných) se zastavovalo dle potřeby, tedy na znamení. V pozdější době došlo k prodloužení linky na Křížovnické náměstí (autobusy tedy jezdily přes Karlův most) a trasa měla délku 2,268 km. Pro výběr autobusů bylo osloveno neuvěřitelných 37 firem, ovšem nabídky přišly pouze z devatenácti (i to bylo velmi vysoké číslo). Správní rada pak rozhodla, že se na zmíněnou první linku budou nasazovat čtyři autobusy, každý jiné značky pro zjištění nejvhodnějšího typu. V první řadě to byl tuzemský Laurin & Klement HOP pro 15 cestujících s rozvorem náprav 4128 mm, délkou 6570 mm, hmotností 4100 kg a benzinovým motorem o výkonu 32 k (23,5 kW). U dalšího vozu italské značky Fiat měl motor výkon 40 k (29,4 kW), obsaditelnost byla stejná (15 osob), rozvor náprav 3400 mm a délka 6800 mm. Oba uvedené autobusy prošly po vyřazení z provozu přestavbou na montážní vozy elektrického trolejového vedení. O dalším autobusu značky Gaggenau (Německo) se mnoho informací nedochovalo, pouze obsaditelnost (opět) 15 osob a výkon motoru 35 k (25,7 kW). Stejně je to s posledním vozem francouzské firmy Ariès pro 15 cestujících s motorem 40 k (29,4 kW). Nejčastěji byly do provozu nasazovány tři vozy, čtvrtý zůstal jako rezerva. Nejvíce se sice osvědčil výrobek značky Laurin & Klement, ale všechny tehdejší autobusy trpěly vysokou poruchovostí, a proto nebylo žádnou vzácností, když se na konečných stanicích objevily cedule s nápisem „Dnes autobusy nejezdí“, neboť ani jeden nebyl schopen provozu. Problémem byly

◀ Benzův první evropský autobus z roku 1895

► Laurin & Klement HOP 1908

► Francouzský Ariès 1908





i časté nehody vzniklé technickým stavem vozidel. Např. 26. 4. 1908 se autobusu Fiat přetrhl hnací řetěz a odstavené vozidlo se samo rozjelo (bez řidiče) a zastavilo o zeď kláštera. Dne 20. 11. 1908 pro změnu francouzský vůz zastavil až o zeď hradčanské rampy nad Schwarzenberským palácem. Konec autobusové dopravy přinesla další nehoda, se kterou se seznámíme dobovým protokolem a výpovědí řidiče:

Včera, dne 17. listopadu, po jedenácté hodině dopoledne jel jsem autobusem (Gaggenau) Nerudovou ulicí směrem k Hradčanům dolů. Pod rampou, u Stoklasů, praskl mi při jízdě pravý hnací řetěz, přitáhl jsem brzdy, ale marně. Vůz sjížděl prudce Nerudovou ulicí. Snažil jsem se, pokud mi to jezdící povozy dovolily, brzdit koly o hranu chodníku. To jsem mohl činit jen místy, jsa nucen vyhýbat se stále povozům. Následkem toho jel autobus znova stejnou rychlostí až před sborové velitelství pod Thunovým palácem, kde se mi podařilo vůz na hromadu šutrů zatočit a tím let autobusu značně zmírnit. Pod hromadou asi ve vzdálenosti 50 m, brzdě silně o chodník, jsem zastavil. Když mi přinesli lidé ztracený řetěz, shora, shledal jsem, že mi praskl v článku řetězovém čep. Škoda se nestala žádná a srážka též žádná.

Po této nehodě ze dne 17. 11. 1909 byl provoz na autobusové lince z bezpečnostních důvodů ukončen, neboť vznikly obavy, že by se podobná nehoda mohla opakovat, ovšem s podstatně horšími následky. Autobusová linka tedy existovala 20 měsíců a autobusy se do pražských ulic vrátily až po více než patnácti letech, přesně 20. 6. 1925.

Poznámka: popsaná autobusová doprava je vázaná pouze na přepravu osob, zhruba ve stejné době také začíná autobusová kombinovaná doprava poštovních zásilek (především) a osob. Ale i přesto má Praha dle dostupných pramenů tuzemské prvenství v zahájení autobusové dopravy osob.