

Autobusy Karosa B 731 v Sarajevu

11.10 2023 20:40, Libor Hinčica, Autobusy

V dnešním historickém okénku se poohlédneme za cestou autobusů Karosa B 731 do metropole Bosny a Hercegoviny, kam bylo v průběhu posledního čtvrtletí roku 1996 dodáno celkem 35 vozů ve verzi B 731.1661 s motorem Renault a převodovkou Voith D 851.2. Kupní cenu autobusů hradila v plné výši Evropská unie.

Přestože se Bosna a Hercegovina coby jedna z republik Socialistické federativní republiky Jugoslávie (SFRJ) upřímně snažila udržet pohromadě drolící se „Jugošku“, v níž na sebe narážely nacionalistické zájmy Slovinců a Chorvatů na straně jedné a pokusy o srbskou predominanci na straně druhé, tváří tvář rozkladu země (společné federativní orgány přestaly postupně od roku 1991 fungovat) nakonec i Bosna a Hercegovina po uskutečněném referendu přikročila dne 3. 3. 1992 k jednostrannému vyhlášení samostatnosti a vystoupení ze SFRJ. Přestože se výsledky referenda mohly zdát jednoznačné – pro vystoupení ze svazku Jugoslávie se vyslovilo 99,43 % hlasujících – je nutno říci, že referendum bojkotovala (tehdy) zhruba polovina obyvatelstva tvořená Srby, kteří si pochopitelně přáli setrvat ve spojení s historickým Srbskem.

Komplikované etnické i náboženské poměry v zemi vedly takřka okamžitě k rozhoření nepokojů, jejichž rychlé uhašení mnozí aktéři spojovali s možným rozdělením Bosny a Hercegoviny dle etnického principu, čemuž měla napomoci smlouva podepsaná dne 18. 3. 1992 mezi Bosňáky a Srby v Lisabonu. Jeden ze signatářů dohody – bosenský politik Alija Izetbegovič – ale svůj podpis po poradě s americkým velvyslancem v Jugoslávii dne 28. 3. 1992 odvolal, což rozfoukalo stále doutnající uhlíky lokálních šarvátek v plamen občanské války, do nějž se aktivně zapojila i jugoslávská (srbská) armáda. Ta sice později musela území Bosny a Hercegoviny formálně vyklidit,

v rukou místních Srbů a „dobrovolnických jednotek“ ale ponechávala prakticky veškerou techniku a munici. Výsledkem byl několik let trvající konflikt, který se podařilo ukončit až na jednáních na letecké základně v americkém Daytonu v listopadu 1995. Tam byla podepsána *„Všeobecná rámcová smlouva pro mír v Bosně a Hercegovině“*, která byla oficiálně vyhlášena v Paříži o měsíc později. V té době už naplno běžely diskuze o tom, jak Bosně a Hercegovině, zdecimované léty bratrovražedných bojů, pomoci s rekonstrukcí.



Světelné podmínky ani prostory fotografování v srpnu 2005 v areálu garáže autobusů v Sarajevu příliš nepřály, snímek ale dokumentuje, jak byla část autobusů Karosa po devíti letech postupně kanibalizovaná jako zdroj náhradních dílů. (foto: Libor Hinčica)

Evropská unie již 21. a 22. 12. 1995 přispěchala se schválením balíčku pomoci ve výši 62,5 mil. ECU (tj. zkratka Evropské měnové jednotky, což byl předchůdce eura, jenž měl podobu virtuální měny a sloužil k zaúčtování mezinárodních finančních operací). Tato pomoc byla dodatečně včleněna do programu PHARE, což byla zkratka pro anglické: *Poland and Hungary Aid for Restructuring of the Economies*, tedy v překladu *Pomoc pro restrukturalizaci ekonomik Polska a Maďarska*. Navzdory názvu zahrnujícímu jen dvojici postsocialistických zemí byly finanční injekce určeny i dalším státům někdejšího východního bloku, Českou republiku nevyjímaje. Bosna a Hercegovina byla do programu včleněna v prosinci 1995 separátně, aby bylo možné dosáhnout co nejrychlejší distribuce finanční pomoci, která byla rozdělena do vybraných sektorů řízení státu. Vedle energetického zabezpečení, zemědělství, zajištění vody a hygieny, bydlení a dalších složek byla jednou z oblastí pomoci také doprava. A právě ochota EU platit obnovu dopravní infrastruktury a dopravních prostředků umožnila Karose, aby dodala do rozstříleného Sarajeva své autobusy.

Nejednalo se přitom o přidělení přímé zakázky – na nákup nejprve dvaceti, poté dalších patnácti nových autobusů, bylo vypsáno výběrové řízení, byť s velmi krátkými dodacími lhůtami, takže o jeho transparentnosti lze vzhledem k vnitřním tlakům podnikatelských skupin v rámci EU poněkud pochybovat. Karosa ostatně sama uváděla, že v soutěžích pro Sarajevo uspěla díky svému partnerovi – francouzskému Renaultu. Ten na počátku roku 1996 ještě nevlastnil v Karose většinu, neboť formálně držel jen 34 % akcií, fakticky ale byla firma již ovládána zahraničním kapitálem, protože dalších 17 % držela Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD), což v součtu s podílem Renaultu tvořilo balík jednapadesáti procent (Renault akcie od EBRD získal až v prosinci 1996, takže teprve tehdy ovládl Karosu většinově nejen *de facto*, ale i *de iure*).

První nové vozy v tmavě modrém laku byly do Sarajeva expedovány z Karosy dne 24. 9. 1996, přičemž dodávka zahrnovala dvanáct autobusů typu B 731.1661, jež byly vybaveny motorem Renault MIHR 062045 B/3 splňujícím emisní normu EURO I a převodovkou Voith D851.2. Šlo o exportní verzi, která se v téže době vyvážela také do postsovětských států či Libanonu. Dalších osm identických „sedmistovek“ bylo předáno ve Vysokém Mýtě dne 25. 11. 1996. Zde jistě není bez zajímavosti, že u těchto autobusů Karosa uváděla, že měly být určeny původně pro francouzské město Venissieux (dodávky vozů řady 700 do Francie se ovšem nikdy neuskutečnily, úspěšná zde byla až nástupnická řada 900). Poslední navazující dodávka 15 vozů byla odvezena dne 18. 12. 1996.

Transport autobusů zajišťovala přepravní společnost Vega. Do srdce Bosny doputovaly autobusy vlastní silou, načež byly uskladněny v chráněném obřím skladu v Ilidži (což je obec v těsném sousedství Sarajeva, která je s metropolí propojena páteřní tramvajovou tratí), který byl pod patronátem EU a odpovídajícím způsobem chráněný. Kromě českých vozů B 731 zde bylo možné v závěru roku 1996 spatřit celou plejádu autobusů nejrůznějších dalších značek, Karosa však jako jediná dodala skutečně nové vozy, zatímco další autobusy byly ojeté a předané jako pomoc od nejrůznějších měst a států.



Autobus Karosa B 731 ev. č. 620 zachycená dne 30. 7. 2008 ještě v provozu na běžné lince. (foto: Libor Hinčica)

Z Vysokého Mýta do Sarajeva vycestovala dvojice techniků Karosy – pánové Josef Martinec a Jiří Zvejška – kteří měli za úkol proškolit místní personál. Českou republiku opustili dne 20. 10. 1996 automobilem, který ale nechali v Záhřebu. Odtud se přepravili do Sarajeva letecky, kam dorazili již 21. 10. 1996. Česká republika měla v zemi již zřízeno své obchodní zastoupení, takže první jednání o činnostech českých hostů proběhla právě na jeho půdě. Dne 22. 10. 1996 začalo samotné školení, nejprve teoretickou částí pro mechaniky za využití dovezených dílenských příruček, dále se pozornost věnovala problematice technického ošetřování vozidel. V dalších dnech probíhaly praktické části pro mechaniky, elektrikáře i řidiče již přímo na jednom z vozů. Dne 25. 10. 1996 proběhla první testovací jízda, při níž se za volantem prostřídalo hned několik řidičů.

Ani po zaškolení personálu ovšem nové autobusy do provozu nevyjely, protože stále nebyly dořešeny veškeré náležitosti celního řízení, takže dopravci GRAS nebyly v době návštěvy techniků z Karosy předány ani vozy, ani náhradní díly a ani servisní nářadí. Bohužel se nám nepodařilo dopátrat, kdy byla vozidla prvně nasazena do ostrého provozu, s jistotou lze z námi dohledaných pramenů pouze konstatovat, že nejpozději 15. 11. 1996 už cestující vozila.

Další návštěva téže dvojice pracovníků Karosy se odehrála na počátku roku 1997 poté, co bylo dodáno i zbylých patnáct vozů. Návštěva posloužila i jako příležitost k náhradě rychloměrů za tachografy na dříve dodaných dvaceti vozech a k úpravě chlazení motoru, hlavní částí programu ale měla být další fáze školení. Je zajímavé, že se podnikový zpravodaj Karosář z února 1997 zmiňuje o tom, že předmětného školení se měli účastnit také *„zástupci odběratelů z dalších měst“*, konkrétně z měst Mostar, Banja Luka a Tuzla. Do žádného z těchto měst ale nebyly vozy B 731 dodávány (v Banja Luce se až o několik let později – v roce 2000 – objevily autobusy B 931E.1695).

Lze se tedy domnívat, že původním záměrem EU nebylo přenechat všech 35 autobusů Sarajevu a že druhá patnáctikusová dodávka měla být rozdělena mezi další města, jejichž zástupci se na školení nedostavili zkrátka proto, že v zemi nadále panovala etnická nenávist, což nepřerůstalo v horký konflikt jen kvůli přítomnosti rozsáhlého kontingentu mezinárodních sil (v Bosně a Hercegovině bylo v letech 1995 a 1996 přítomno okolo 32 000 vojáků NATO/OSN dohlížejících na bezpečnost a jejich počet se snižoval jen pozvolna). Pánové Martinec a Zvejška vzpomínali po návratu na atmosféru v nově ustanovené federaci (formálně byla Bosna a Hercegovina uznána až po volbách v září 1996) s velkou dávkou skepse: *„Optimismus oficiálních sdělovacích prostředků a jejich zpravodajců z ustanovení centrální vlády je přehnaný, v zemi je cítit značné napětí, které ztěžuje činnost všech misí působících v současné době na území Bosny.“*



Ještě jeden pohled z 25. 8. 2005 na postupně rozebíranou Karosu B 731 ev. č. 609 sarajevského DP GRAS. (foto: Libor Hinčica)

Přesto se s nadějí hledělo na rozvíjení obchodních vazeb. Ředitel dopravního podniku GRAS Sarajevo se měl dokonce vyjádřit v tom smyslu, že by rád do budoucna provozoval jen dva typy autobusů, a sice vozy značek Mercedes-Benz či MAN a k nim české Karosy, a to s ohledem na dobré zkušenosti s československými tramvajemi a trolejbusy. I kdyby byla ona slova více než jen zdvořilým podbízením se českým hostům, neměly Sarajevo, potažmo celá Bosna a Hercegovina finanční prostředky na to, aby si mohly určovat jaká vozidla budou kupovat a byly zcela závislé na mezinárodní finanční pomoci, která měla čtyřletým válčením zplundrovanou ekonomiku postavit na nohy. Situaci navíc ztěžovala skutečnost, že v čele státu se prostřídávaly osoby s nejrůznější kriminální minulostí (samy sebe s oblibou označující za někdejší disidenty údajného jugoslávského jha), což dalo vyklíčit bezbřehé korupci. Vztahy mezi muslimským a srbským obyvatelstvem jsou většinou chladné i po jednatřiceti letech od vyhlášení samostatnosti, čemuž se snad nelze ani příliš podivovat s ohledem na to, že třetině obyvatel byla nová republika vlastně vnucena.

Faktem zůstává, že žádné další autobusy Karosa do služeb sarajevského DP po roce 1996 už nezamířily. Česká strana měla zajišťovat potřebné dodávky náhradních dílů, jenomže za ty se již muselo platit. Dopravce proto přikročil k osvědčenému způsobu vytěžování náhradních dílů těch vozů, které byly nepojízdné pro nejrůznější závady. Již v roce 2005 tak bylo prokazatelně hned několik autobusů Karosa dlouhodobě odstaveno a postupně kanibalizováno. Přes veškerou snahu a několik příslibů ze strany dopravce GRAS Sarajevo stran doplnění informací o provozu autobusů B 731 v jeho službách se bohužel nepodařilo bližší informace o konci českých autobusů dopátrat.

Prokazatelně bylo pár vozů v provozu ještě v roce 2008, jeden vůz byl zdokumentován v roce 2014 u soukromého dopravce Servistrans Dojni Vakuf. V tomto směru tedy uvítáme jakékoli další informace od našich čtenářů, které by nám umožnily článek rozšířit/aktualizovat.

Závěrem doplňme, že za pomoci evropských peněz bylo financováno také dokončení dvou trolejbusů ŠEAL 100, které byly výsledkem společného vývoje Škody Ostrov a jugoslávského Energoinvestu (za využití licence švýcarské společnosti Alusuisse). Prototyp byl vyroben již v roce 1987 a další dva vozy s hliníkovou karoserií vznikly ve formě stavebnic, které se ale podařilo dokončit až po skončení války díky penězům z EU. Česká republika se přímo zapojila do mezinárodní pomoci mj. dodáním dvojice trolejbusů Škoda 21 Tr a ČKD Praha Holding a. s. navzdory finančním těžkostem odkoupila, opravila a do Sarajeva dodala dvě tramvaje typu K2.

Typ	výr. č.	rok výroby	datum expedice	RZ	nová RZ	ev. č.	poznámka
B 731.1661	35750	1996	24.09.1996	675-J-962	178-T-042	600	
B 731.1661	35751	1996	24.09.1996	402-T-073		601	
B 731.1661	35752	1996	24.09.1996	875-A-874		602	
B 731.1661	35753	1996	24.09.1996	957-M-772		603	
B 731.1661	35754	1996	24.09.1996	538-T-235		604	
B 731.1661	35755	1996	24.09.1996			605	
B 731.1661	35756	1996	24.09.1996			606	
B 731.1661	35757	1996	24.09.1996	780-T-036		607	podle GRAS; podle výrobního štítku výr. č. 35879
B 731.1661	35758	1996	24.09.1996	102-J-699	660-M-707	608	
B 731.1661	35759	1996	24.09.1996			609	
B 731.1661	35760	1996	24.09.1996	900-K-194		610	
B 731.1661	35761	1996	24.09.1996	083-M-852		611	
B 731.1661	35834	1996	25.11.1996	050-M-840	719-K-909	612	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35835	1996	25.11.1996	SA-9353-GA		613	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35836	1996	25.11.1996	477-K-211		614	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35837	1996	25.11.1996	083-M-847		615	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35838	1996	25.11.1996	436-A-487		616	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35839	1996	25.11.1996			617	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35840	1996	25.11.1996	050-M-841		618	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35841	1996	25.11.1996	430-M-871		619	dle záznamů Karosy původně pro Venissieux (Francie)
B 731.1661	35867	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35868	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35869	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35870	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35871	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35872	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35873	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35874	1996	18.12.1996	616-J-035		620	
B 731.1661	35875	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35876	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35877	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35878	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35879	1996	18.12.1996	780-T-036		607	podle výrobního štítku, podle záznamu GRAS výr. č. 35757
B 731.1661	35880	1996	18.12.1996				
B 731.1661	35881	1996	18.12.1996				

Url: Autobusy Karosa B 731 v Sarajevu