

Cesta autobusů Karosa B 932E do Bělehradu

01.04 2024 17:55, Libor Hinčica, Autobusy

V ulicích dnešní metropole Srbské republiky jsme mohli v minulosti narazit také na české autobusy Karosa B 932E, přesněji verzi B 932E.1680 s motory Renault (EURO II) a převodovkou Praga 5P 115. Toto provedení bylo primárně určeno pro státy východní (především Rusko) a jihovýchodní Evropy, přičemž jejich charakteristickým znakem bylo užití zadních čel ještě dle provedení starší modelové řady 700. Autobusy uvedené modifikace se však prodejním bestsellerem nestaly. V Rusku skončily patrně jen tři vozy, devět vozů odebrali zákazníci v Rumunsku a čtyři bychom nalezli i u českých dopravců (v Havířově, v Teplicích, v Berouně a v Kolíně), kteří za výhodnějších podmínek nakoupili předváděcí kusy či (v případě dopravce OAD Kolín) prototyp. Nejvíce vozů skončilo na území bývalé Socialistické federativní republiky Jugoslávie (SFRJ) – 23 autobusů bylo provozováno v Banja Luce na území Bosny a Hercegoviny, 10 vozů v Bělehradě. Právě cestu oné desítky vozů k dopravci MPO-GSP Beograd si v dnešním článku připomeneme.

Po úmrtí Josipa Broze v roce 1980, známějšího pod jeho přezdívkou „Tito“, kterou sám používal od 30. let, ztratila jihoslovanská federace úběžník moci, která se soustředila v rukou komunistického revolucionáře. Přestože si byl Tito vědomý vnitřních rozporů v zemi, jež byla uměle seskládána po první světové válce na nepříliš promyšlené ideologii, a snažil se ještě za svého života zajistit pojistky pro kontinuitu své geopoliticky jedinečné říše, byl odchod charismatického vůdce předzvěstí eroze jugoslávského masivu. Decentralizace moci, ekonomická krize 80. let a snaha vybraných politiků vyškrábat se na vrchol moci podněcováním nacionálních hesel vedla k pnutí, jehož přetržení vyvolalo sérii občanských válek. První fáze novodobých balkánských válek se odehrávala v severní části federace, kde orbitu Bělehradu opustily Slovinsko, Chorvatsko a mimořádně krvavě také Bosna a Hercegovina (pokojně se na jihu oddělila po jistém váhání pouze Makedonie).



Pohled do interiéru vozu Karosa B 932E.1680 v Bělehradě v srpnu 2005. (foto: Libor Hinčica)

Třebaže se po roce 1995 zdály být rozpory s nově vzniklými suverénními státy zažehnány a Svazové republice Jugoslávie (jak se zbytkové soustátí od 27. 4. 1992 oficiálně jmenovalo) nezbývalo, než jejich plné právo na sebeurčení uznat, byla vnitřně rozpolcená země nadále vystavena ekonomických sankcím a z tribuny mezinárodní politiky prakticky vyobcována. Stejně jako na počátku 20. století se i v jeho závěru po krátké přestávce rozhořela druhá balkánská válka, když byla jugoslávská armáda povolána na potlačení separatistických snah, tentokrát na území jižní autonomní oblasti Kosovo, kde mělo většinu obyvatelstvo albánského původu. Po jistém přešlapování se (dodnes diskutabilně) zapojila do války Severoatlantická aliance (NATO), která od 24. 3. 1999 začala bombardovat vybrané cíle na území Svazové republiky. Způsobené ztráty, tlak a hrozba pozemní operace nakonec vedly k ústupkům na jugoslávské (potažmo srbské) straně, ke stažení vojsk z Kosova a nastolení dočasné správy v této části země pod mandátem mezinárodního společenství (OSN), která však vyvrcholila jednostranným vyhlášením autonomie ze strany Kosova v roce 2008.

Dlouhotrvající války zakončené nasazením letectva NATO jugoslávskou ekonomiku naprosto zdecimovaly. Státy, které coby členské země NATO (včetně České republiky, za níž útok schvaloval tehdejší předseda vlády Miloš Zeman z ČSSD[1]) participovaly na válečném tažení, se nyní hodlaly do obnovy celého balkánského prostoru – Svazové republiky Jugoslávie nevyjímaje – zapojit. Principiálně šlo v podstatě o reinkarnaci Marshallova plánu z období po druhé světové válce. Státy západního světa potřebovaly samy sebe vykreslit jakožto bojovníka proti jugoslávskému režimu, nikoli proti jugoslávskému (resp. srbskému) lidu, čemuž měly dopomoci obrovské finanční subvence, jež hospodářství, které v roce 1999 vykazovalo zhruba 40% výkon v porovnání s rokem 1989 (jenž

byl už sám o sobě zoufalý), vzpruží. Zabránit se tak mělo dalším konfliktům, uprchlickým vlnám, ale v neposlední řadě i nástupu autoritářského režimu. Peníze měly přinést demokracii i vydláždit cestu smrsknuté země do Evropské unie.



Autobusy byly vyhotoveny v provedení určenému pro východní státy. Zatímco u nás již platila emisní norma EURO III, do Bělehradu zamířily vozy s motorem EURO II a zadním čelem dle řady Karosa 700. (foto: Libor Hinčica)

Nezbytnou podmínkou pro otevření kohoutků s bankovkami bylo odstranění vládnoucích garnitur v čele se Slobodanem Miloševićem, na něj byl sice vydán mezinárodní zatykač, avšak nadále setrvával v čele země. Dlouhodobou izolaci nemohla země ustát a na pomoc tradičního domnělého spojence – Ruska – vzhledem k ekonomické krizi východní federace spoléhat nemohla. Když pak v říjnu 2000 vyhrál jugoslávské volby Vojislav Koštunica a Slobodan Milošević uznal po protestech v Bělehradě dne 6. 10. 2000 svou porážku, otočilo nové vedení země volantem a najelo navzdory pošlapanému egu na silnici prozápadního směřování. Svazová republika Jugoslávie promptně požádala o znovunabytí členství v řadě mezinárodních organizací (včetně OSN a Mezinárodního měnového fondu) a do země začaly být pumpovány finanční prostředky v rámci již dříve schválené pomoci (Rada Evropy se například shodla na podpoře válkami zasažených regionů už v září 1999). Jednou ze zemí, která se do pomoci Svazové republiky Jugoslávie zapojila, byla také Česká republika.

A tím se již konečně dostáváme k samotné otázce dovozu autobusů značky Karosa do Bělehradu. Jakmile byly základní podmínky pro nasypání peněz na maskování jizev Jugoslávie splněny, začaly státy jak v rámci mezinárodních společenství a organizací, tak separátně přispívat na obnovu ekonomiky jihoslovanského životního prostoru. Kromě konsolidace státních dluhů a jejich částečného

odpuštění a poskytnutí volné hotovosti pro víceméně svobodné nakládání v režii vládnoucích elit se velká část pomoci odehrávala v naturálním plnění. K tomu se připojila i Vláda České republiky. Ta na svém zasedání ze dne 8. 11. 2000 schválila Usnesení vlády ČR č. 1127 *„o projektech obnovy a humanitární pomoci v rámci zapojení České republiky do procesu řešení důsledků kosovské krize, hospodářské stabilizace a obnovy jihovýchodní Evropy,“* což dalo zelenou pro uvolnění pomoci ve výši 160 mil. Kč, z nichž 24,3 mil. Kč bylo určeno pro podporu Bosny a Hercegoviny a zbylá částka (135,7 mil. Kč) měla pokrýt projekty ve Svazové republice Jugoslávie.



Lakování se mělo na všech vozech změnit v roce 2008. Původní červené lakování s krémovou okenní částí vystřídala žlutá barva s tmavě modrým pruhem ve spodní části karoserie. (foto: Aktron/Wikimedia Commons)

Tyto prostředky byly součástí balíku peněz, jenž Česká republika získala prodejem dluhopisů, které byly původně vydány na úhradu schodku státního rozpočtu za rok 1997 (zákon č. 328/1998 Sb.). Příslušný návrh na realokaci financí z tohoto kanálu byl schválen vládou České republiky již krátce po ukončení válečných operací na území autonomní oblasti Kosovo, konkrétně 21. 7. 1999 (Usnesení vlády ČR č. 765), přičemž celkově stát tehdy svolil uvolnit 2 mld. Kč. V nich byly zahrnuty i náklady na působení českého kontingentu v rámci vojenské mise KFOR (zahrnující mj. rotu 150 vojáků a tradiční poskytnutí polní nemocnice), finance na podporu uprchlických táborů či potravinová pomoc, čtvrtina částky ovšem byla poskytnuta ministerstvu průmyslu a obchodu na *„materiální humanitární pomoc“* a *„podnikatelskou angažovanost v programech hospodářské stabilizace a rekonstrukce regionu jihovýchodní Evropy“*. Právě z této půl miliardy bylo v listopadu 2000 ukrojeno výše zmíněných 160 mil. Kč, z nichž většinu – 155,7 mil. Kč dostalo pod svá křídla ministerstvo průmyslu a obchodu a zbylých 4,3 mil. Kč ministerstvo zemědělství, které za ně financovalo dar březích jalovic do Bosny a Hercegoviny, která pak z Česka získala ještě rekonstrukci dalekovodu elektrického proudu (sítě 400 kV) na více než 40km trase Ugljevik – Rača v hodnotě 20 mil. Kč.

Prostředky pro Svazovou republiku Jugoslávie byly vyčleněny na obnovu silničních a železničních mostů malého rozpětí (20 mil. Kč), dodávky českého hnědého uhlí do Kosova (20 mil. Kč), obnovu bloku elektrárny Kolubara A (30 mil. Kč), posouzení a likvidaci ekologických a stavebních havárií při odstraňování následků válečných konfliktů (20 mil. Kč) a *„dodávky velkých a středních autobusů pro Bělehrad v rámci nouzové humanitární pomoci“* v hodnotě 30 mil. Kč.



Pohled zezadu na autobus Karosa B 932E.1680 po změně lakování v blízkosti bývalého vlakového hlavního nádraží v roce 2011. (foto: Aktron/Wikimedia Commons)

Stejně jako další státy, nevykonávala ani Česká republika pomoc zcela nezištně. Pomineme-li skutečnost, že prostředky se protočily v rámci českých společností a Jugoslávie čerpala jen naturálie, byla humanitární gesta činěna s cílem pomoci českým firmám v prosazování jejich výrobků na území někdejší Titovy říše v budoucnu, kdy už se očekávalo, že za ně budou země platit. Tehdejší ministr obchodu a průmyslu Miroslav Grégr (ČSSD) se o aktivitě vlády vyjádřil v rámci tiskové konference konané bezprostředně po zasedání následovně: *„Myslím si, že to je velmi pozitivní krok, protože jsme, domnívám se, první nebo jedna z prvních zemí, která k tomuto kroku přistoupila a znamená to i dobrou referenci pro naše další hospodářské aktivity v tomto území.“*

Schválení usnesení ze strany Vlády ČR bylo v listopadu pouhou formalitou. Návrh byl již dříve předjednán ve výborech, připomínkován a společně předložen trojicí ministerstev (obchodu a průmyslu, financí a zahraničních věcí). S ohledem na původní znění návrhu (zahrnujícího pojmy *„velkých a malých autobusů“*) je zřejmé, že už tehdy měla být pomoc rozdělena mezi více tuzemských výrobců, konkrétně měl na ní vedle Karosy participovat i SOR Libchavy, který nabízel autobusy s menší přepravní kapacitou. Ve výsledku každopádně celá částka 30 mil. Kč putovala do Karosy, a. s. ve Vysokém Mýtě, která nabídla dodávku deseti vozů v ruském provedení zmiňovaném v úvodu článku – B 932E.1680. SOR ovšem o svůj příspěvek do obnovy Jugoslávie ochuzen nebyl (viz

dále).



Prvních pět autobusů SOR C 10,5 předaných dopravci Lasta v Srbsku bylo rovněž financováno Českou republikou coby dar válkou poškozené zemi. Na bočnici byly autobusy opatřeny symbolem vlaječek ČR a Svazové republiky Jugoslávie. (archiv: SOR Libchavy)

První trojice „karos" byla expedována po pouhém měsíci od schválení materiálu Vládou ČR, takže Karosa zjevně počítala se zakázkou v předstihu. Vozy byly dokončeny dne 14. 12. 2000 a na cestu do Jugoslávie se vydaly vlastní silou o den později. Již 19. 12. 2000 se pak konala slavnostní prezentace, které se za srbskou stranu účastnil místostarosta Bělehradu Spasić, za českou pak velvyslankyně ČR v Jugoslávii Judita Šťouračová a náměstek ministra zahraničních věcí Martin Palouš. Karosu reprezentoval Libor Doubek (vedoucí zahraničního prodeje). Ten se cesty do Bělehradu účastnil společně s Tomášem Březinou za servisní podporu. Kromě samotných autobusů totiž byly součástí dodávky i vybrané náhradní díly (na jeden rok provozu) a školení řidičů a techniků.

Zbylých sedm autobusů bylo expedováno z Karosy až 9. 2. 2001. Před budovou bělehradské radnice se konala další slavnost k jejich předání dne 28. 2. 2001, přičemž tentokrát se za českou stranu již účastnila vyšší šarže – zmiňovaný ministr průmyslu a obchodu Miroslav Grégr. K zařazení těchto vozů do provozu mělo dojít někdy v týdnu od 5. 3. do 9. 3. 2001. Karosa, stejně jako o pár let dříve při dodávce autobusů pro Sarajevo, nešetřila optimismem stran budoucích zakázek na území bývalé SFRJ. *„Karosa má výbornou pozici pro účast v očekávaných tendrech na obnovu tamního autobusového provozu. Do budoucna by se mohly rýsovat dodávky do Jugoslávie v objemu kolem 100 autobusů ročně. Jsme připraveni zúčastnit se tendru na dodávku autobusů, který by měla jugoslávská strana vypsat ještě během prvního pololetí letošního roku,"* uvedl tehdejší šéf vysokomýtského závodu Ing. Rudolf Černý.

Podle něj měli v Bělehradě oceňovat zejména skutečnost, že Česká republika jako jediná dodala

autobusy zcela nové, nikoli ojeté, kterými zemi zásobovaly další státy. I to ale platilo jen po přechodnou dobu. Už v roce 2000 se totiž do naturální pomoci Jugoslávii zapojilo například Japonsko, které Bělehradu darovalo 93 nových autobusů (standardních i článkových). Třebaže Japonci svou pomoc soutěžili a dodávali v rámci postiženého regionu autobusy evropských značek, Karosa u nich v tendru pro Bělehrad neuspěla a do město na soutoku Dunaje a Sávy zamířily autobusy MAN (turecké provenience).



SOR dodal podle známých statistik dopravci Lasta takřka 170 svých autobusů. Záměr s prosazením českých výrobků v Jugoslávii, potažmo v Srbsku, se tak podařil. (foto: Libor Hinčica)

O provozu desítky vozů v Bělehradě, kde nesly ev. č. 284–288 a 290–294, se bohužel nepodařilo sehnat i přes kontaktování lokálních „informátorů“ mnoho údajů. Všechna vozidla měla v průběhu roku 2008 projít opravou spojenou se změnou lakování (původní červené lakování s krémovou okenní částí nahradila žlutá s tmavě modrým pruhem ve spodní části karoserie), k vyřazování mělo docházet postupně od roku 2012. Poslední vůz měl být vyřazen v roce 2017. Minimálně u dvou posledních provozních vozů (ev. č. 286 a 290) mělo dojít v rámci opravy k náhradě původního motoru Renault i převodovky Praga za pohonný řetězec motor MAN + převodovka ZF, jenž byl vytěžen ze starších autobusů lokální značky Ikarbus.

Na darované autobusy Karosa B 932E.1680 žádné další dodávky pro Bělehrad z Vysokého Mýto nenavázaly. Úspěšná byla oproti tomu v minulosti v Srbsku SORka, jejíž první autobusy se do země rovněž dostaly jako dar České republiky, avšak až v červnu 2001. Konkrétně šlo o pětici vozů SOR C 10,5, které byly předány polostátnímu dopravci Lasta pro potřeby regionální dopravy v okolí Bělehradu. Jelikož mezi listopadem 2000 a červnem 2001 nebyla Vládou ČR žádná další mimořádná pomoc Svazové republice Jugoslávie schválena, lze předpokládat, že došlo k navýšení původní vyhrazené částky třiceti miliónů korun určené na nákup autobusů o další prostředky tak, aby mohlo

být pořízeno i oněch pět vozů SOR C 10,5 pro Lastu. Do roku 2017 předal SOR Lastě podle dostupných údajů 168 vozů ve verzích C a LH o délkách 10,5 a 12 m. Poté se však Lasta od východočeského výrobce odvrátila a v současné době preferuje modely jiných značek.

---

[1] Česká strana sociálně demokratická; dnes strana vystupuje pod zkratkou SOCDEM, zatímco tradiční značku ČSSD si pro sebe v červnu 2023 uzmula někdejší strana Česká suverenita, nyní vystupující pod názvem Česká suverenita sociální demokracie. Tyto dva subjekty v žádném případě nelze vzhledem k politickému zaměření, historickým souvislostem i personálnímu složení zaměňovat. V článku uvedené odkazy na stranu ČSSD jsou odkazem na původní státotvornou stranu.

Url: Cesta autobusů Karosa B 932E do Bělehradu