

Ikarusy 30 pro československé městské dopravní podniky - 2. část

01.07 2023 18:48, Libor Hinčica, Autobusy

Dokončení včerejšího povídání.

Ikarusy 30 pro československou městskou dopravu

Kromě linkové verze, jež měla být vyhotovena pouze jako jednodveřová (prototyp byl vyroben v městském provedení) vzešly z jednání i specifikace týkající se městského vozu pro ČSR. Ten měl být ponechán v klasickém dvoudveřovém provedení, nicméně mělo dojít k výrazné úpravě interiéru. Návrhem československé strany bylo, že podél pravé bočnice se budou nacházet čtyři řady dvousedadel a podél levé strany šest samostatných sedaček. Před zadními dveřmi mělo být umístěno pevné stanoviště průvodčího, přičemž vzor pokladny (i přesnější výkres navrhovaného rozmístění sedadel) měl dodat Motokov. V interiéru by tak bylo jen 14 sedadel pro cestující, resp. 16 včetně místa řidiče a přední sedačky „pro obsluhu“, protože zadní sedadla umístěná za zadními dveřmi a naproti těmto dveřím měla úplně odpadnout a v takto utvořeném prostoru měl vzniknout prostor pro stojící cestující. Zástupci Ikarusu uvedli, že jsou ochotni takovéto uspořádání vyhotovit, nicméně poukazovali na to, že celková obsadiltenost vozidla je max. 40 osob a že v případě, kdy by docházelo k přetěžování vozů v důsledku vysokého počtu stojících pasažérů, musel by výrobce přistoupit k vypovězení veškerých garancí. Oproti linkovým vozům se neměly používat střešní „galerie“ na zavazadla ani podstropní nosiče na příruční batožinu (ty byly mimochodem u linkových autobusů čs. stranou také požadovány, avšak je otázkou, zda s nimi byla vozidla skutečně do ČSR dodávána).

Kromě autobusů Ikarus 30 se delegace seznámila i se zamýšlenými typy Ikarus 510 a 520 a jejich výkresy, a to jak pro městskou, tak linkovou dopravu. Jelikož vozidla pod uvedenými označeními nikdy nevznikla, lze se jen dohadovat, o jaké autobusy se mělo jednat. S největší pravděpodobností mělo jít o jiné označení pro Ikarus 60, který začal být v roce 1951 rovněž vyráběn. To by odpovídalo trambusovému řešení karoserie, uváděné hodnotě výšky podlahy cca 910 mm i příslibu Ikarusu, že již v květnu či počátkem června dodá jeden vůz na zkoušky. Čechoslovákům měl být ukázán jen podvozek a výkresy, nicméně první exempláře hotových Ikarusů 60 už v té době prokazatelně existovaly (jeden byl prezentován již v únoru a březnu 1951 na veletrhu v Lipsku), navíc se již používalo i dvouciferné číselné označení. Ať tak či tak, nadšení ve vztahu k těmto autobusům československá strana navzdory příslibu testování v ČSR a dohodě, že bude až následně (po dvou- až třítýdenní zkoušce) rozřešena otázka možného nákupu daných vozů na jednání zvláštní komise v Budapešti či v Rajce, od počátku postrádala, když k vozům uváděla: *„S ohledem na vysokou specifickou spotřebu motoru lze předpokládati, že autobus bude míti vysokou spotřebu pohonných látek. Výrobní a údržbový náklad je ceněn velmi vysoko. Celá konstrukce podvozku je zastaralá.“*



Velkým odběratelem autobusu Ikarus 30 byla i komunistická Čína. (zdroj: Wikipedia.org)

Po návratu pracovní skupiny do Československa bylo dne 8. 5. 1951 požádáno ministerstvo dopravy, aby z plánované dodávky nových autobusů Ikarus 30 do Československa bylo 50 autobusů objednáno ve smluveném městském provedení a přerozděleno mezi československé komunální dopravní podniky (spadající do gesce ministerstva místního hospodářství). Mimoto si DP nárokovaly i 10 nákladních automobilů Csepel D 350. Hlavním důvodem k přidělení autobusů do služeb dopravních podniků mělo být krácení dodávek autobusů Škoda 706 RO, kterých původně mělo být do služeb

městských provozovatelů předáno během roku 1951 dvaadevadesát, následně ale došlo k redukci na 73 vozů, a to aniž by se změnily plány počtu najetých kilometrů a přepravených osob. Meziročně přitom stouply výkony v jednotlivých městech o 30–56 %, počet autobusů byl ale po snížení na 73 ks navýšen jen o 19 %. Současně stoupalo správkové procento starých autobusů, které měly být novými vozy (ať již Ikarusy 30 či původně „er óčky“) v některých městech alespoň částečně nahrazeny (Brno se hodlala zbavit trojice tzv. kořistních autobusů, Žilina dvojice přestárlých vozů Tatra 24 atp.). Nedostatečně také byly kryty potřeby místních doprav v menších městech, kde se počítalo s převedením zánovních, avšak málokapacitních vozů Praga RND z let 1949 a 1951 náhradou za nesplněné dodávky vozidel z roku 1950 (a to v počtu 15–20 vozů).

Dodávky autobusů Ikarus 30 městským dopravním podnikům měly být dle návrhu rozděleny následujícím způsobem:

Brno 3 ks
Mariánské Lázně 3 ks
Ostrava 6 ks
Plzeň 3 ks

Banská Bystrica 3 ks
Bratislava 10 ks
Košice 4 ks
Martin 2 ks
Nitra 4 ks
Piešťany 4 ks
Poprad 3 ks
Prešov 3 ks
Žilina 2 ks

Z uvedeného výčtu vyplývá, že z padesátky Ikarusů 30 mělo být 15 dodáno do české části republiky a zbylých 35 na Slovensko.

Dne 2. 6. 1951 ovšem ministerstvo dopravy požadavek městských DP zamítlo s tím, že všechny autobusy Ikarus 30 (uvádí se konkrétně typ Ikarus 30a) mají být dány k dispozici výhradně *„silniční dopravě“*, čímž byla v dobové terminologii myšlena linková doprava pod patronátem ČSAD.

Podle jednoho z přípisů mělo být do Československa dopraveno postupně 300 vozů Ikarus 30, není ale jasné v jak dlouhém časovém období. Z hlediska produkce Karosy mělo být DP dáno k dispozici v roce 1951 výše zmíněných 73 autobusů, z čehož tři byly ve skutečnosti převodem neuskutečněných dodávek z roku 1950 a další tři byly s ohledem na tíživou situaci v Mostě vyžebrány dříve z přídělu pro ČSAD pro místní DP (jednalo se ale o vozidla v městské verzi). Mimoto bylo v plánu vysokomýtského závodu vyrobit ještě dalších 13 městských vozů, ale pro potřeby ČSAD. Dopravní podniky, kterým se odmítnutí jejich žádosti o maďarské autobusy nelíbilo, zkusily s ministerstvem licitovat a dosáhnout alespoň toho, aby oněch 13 vozů Škoda 706 RO bylo předáno namísto do služeb ČSAD jednotlivým městům, navíc pak mělo dojít k vyrobení ještě dalších 6 vozů. Tím by se došlo k původně plánovanému číslu 92 městských vozů (z toho 27 pro Slovensko), čímž by bylo možné dosáhnout stanovených kvót přepravních výkonů.



Autobus Ikarus 30 v méně tradičním provedení bez typických okének v oblině střechy. (zdroj: Wikipedia.org)

Jelikož vyslaní zástupci dopravních komunálních podniků s tímto na ministerstvu nepochodili, vypravili se tam o dva dny později (4. 6. 1951) opět. Naděje, že ve vyšších patrech (u náměstka ministra dopravy) najdou větší zastání, se velmi rychle rozplynula a náměstek Volf měl jejich požadavek kategoricky odmítnout se slovy, že takto zkrátka rozhodl a na svém rozhodnutí nehodlá nic měnit.

Dopravní podniky se pokusily ještě jednou vytáhnout do boje a adresovaly na ministerstvo dopravy dne 18. 6. 1951 dopis, v němž poukazovaly na neudržitelnost situace i absurditu rozhodnutí o přidělení všech maďarských vozidel pouze potřebám ČSAD, ačkoli výkony byly plošně navýšeny i v MHD. Zajímavá byla i zmínka o neuskutečněných dodávkách trolejbusů a tramvají (především v případě trolejbusů Škodovka ani Tatrovka neplnily své závazky), za které tak měly zaskakovat autobusy, které se ovšem ukázaly být rovněž nedostatkovým zbožím.

Reakci na předmětnou stížnost se nám již v archivních dokumentech dopátrat nepodařilo. Faktem zůstává, že městské vozy Ikarus 30 do Československa tak, jak byly definovány v závěru dubna 1951 na jednání v Budapešti, nikdy nedorazily a žádný z městských DP jimi nikdy nedisponoval. Nelze však vyloučit, že se objevily na některé z městských/místních doprav zajišťovanými podniky ČSAD. Podle známých zdrojů mělo být do ČSR dodáno v roce 1951 celkem 80 autobusů Ikarus 30, na které navázalo o rok později dalších 219 vozů. Po pauze v roce 1953 byly obnoveny dodávky v letech 1954 (166 ks) a 1955 (34 ks). V roce 1957, na samém sklonku produkce Ikarusu 30, byl dodán ještě jeden vůz coby servisní. Celkem tak mělo Československo skrze Motokov nakoupit v období let 1951 až

1957 rovných 500 vozidel.

V součtu bylo vyrobeno podle známých statistik 3 175 Ikarusů 30, z nichž nejvíce skončilo na domácí půdě – v Maďarsku (1 145 ks). Dalšími velkými odběrateli byla Německá demokratická republika (662 ks) a Čína (640 ks). Poté již následovalo co do objemu dodávek se svými pěti sty vozy Československo. Ikarusy 30 se následně dostaly do dalších evropských států, ale i exotických destinací jako Libanon, Egypt, Sýrie, byť zde šlo o kusové dodávky. Zajímavý byl export podvozků pro místní nástavbáře v Brazílii, Portugalsku a Řecku (vždy jen po jednom kuse).

Navzdory vysokému počtu pěti set do Československa předaných autobusů stojí vozidla Ikarus 30 poněkud stanou zájmu badatelů o historii autobusové dopravy u nás. O jejich nasazení ve službách podniků ČSAD tak existuje jen minimum informací, navíc se značnou roztříštěností v rámci území někdejšího soustátí. Nezbývá než doufat, že se jednou podaří i tuto kapitolu některému ze zájemců o historii lépe prozkoumat. My na tomto místě naši část historického pojednání musíme pro vyschnutí archivních pramenů ukončit.

Url: Ikarusy 30 pro československé městské dopravní podniky - 2. část