

Trolejbusy Tatra 400 a VETRA-ČKD pro Bukurešť

17.07 2024 19:42, Libor Hinčica, Trolejbusy

Dnešní historický příspěvek připomene nabídku společnosti ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk) z prvních poválečných let na dodávku československých trolejbusů pro rumunskou Bukurešť. Článek s ohledem na střípky, které se k danému tématu podařilo nalézt, nemůže mít ambici popsat celá vyjednávání s rumunskou stranou, považujeme jej však za zajímavý doklad úvah o exportu vozidel, která byla dosud vnímána jako výrobky určené jen pro tuzemské dodavatele.

Pomineme-li krátký zkušební provoz „pratrolejbusů“ v Sibiu mezi srpnem a říjnem 1904 pod taktovkou německé společnosti AEG, staly se prvním rumunským městem s trolejbusy Černivce v oblasti Bukoviny. Toto území však v roce 1940 zabraly bez boje „mírotvorci“ z SSSR, kteří odtud sice byli o rok později zase vyhnáni, jenomže už v roce 1944 se vrátili – tentokrát natrvalo – zpět a území zůstalo přiřknuto Ukrajině. Na území zbytkového Rumunska mezitím vznikl trolejbusový provozu v Temešváru (1942), do rumunské metropole si nalezl tento dopravní prostředek cestu až po druhé světové válce. Po jejím skončení získala moc v zemi komunistická strana, k utahování šroubů ovšem docházelo nejprve pozvolna, neboť v zemi stále vládl monarcha (král Michal I.). To se projevovalo i na zahraničních vztazích a obchodní politice, kdy se Rumunsko vyznačovalo velkým apetitem po výrobcích západní provenience, které by mu pomohly s modernizací země. Ve vztahu k ČKD je doloženo hned několik poptávek na nejrůznější komponenty, z nichž z hlediska našeho zaměření je bezpochyby zajímavý požadavek na nabídku na 100 tramvajových motorů typu „Vítkovice“ z března 1946 (mělo jít o téže typ motorů, jenž byl používán v tramvajích vyráběnými Vítkovickými železárnami pro své vlastní dráhy). Tato poptávka byla znovu zopakovaná na počátku května 1947, tentokrát ale navíc s žádostí o nabídku na 40 trolejbusů.



Jeden z nově dokončených trolejbusů Tatra 400 ještě bez evidenčních čísel. (foto: ČKD)

V jednom z dalších dochovaných dokumentů jsou, bohužel bez vysvětlení, všechny komponenty žádané ze strany bukurešťského provozovatele městské dopravy (*Societatea Comunala a Tramvaielor – Bucuresti; SCTB*) přeškrtnuty, výjimkou – orámovanou naopak červenou pastelkou – byl onen potenciální kontrakt na odběr až čtyř desítek trolejbusů.

Komunikace mezi rumunskou metropolí a výrobcem probíhala zprostředkovaně. Přímo v Rumunsku měl svou obchodní kancelář jistý Ing. Stanislav Říha, který přání rumunských zákazníků tlumočil podniku KOVO, jenž se zabýval problematikou zahraničního obchodu a distribuoval jednotlivé poptávky na v úvahu přicházející dodavatele (doplňme, že v té době byl podnik KOVO ještě soukromou akciovou společností, k jeho znárodnění došlo až o rok později). Vzhledem k poptávce na vozidla třínápravového provedení hodlala ČKD nabídnout trolejbusy, jež interně označovala jako typ Praga 52, později známější pod jménem Tatra 400. Za tímto účelem se dopisem ze dne 15. 5. 1947 obrátil vysočanský závod ČKD na kopřivnickou Tatru s žádostí o vypracování nabídky na 40 podvozků pro trolejbusy Tatra 400, nicméně ani po měsíci se nedočkal odpovědi. To už způsobovalo nervozitu v podniku KOVO, který proto nabídku urgoval. ČKD tedy svým dopisem z 27. 6. 1947 udeřila na Tatrovku s tím, že obdobné jednání považuje v obchodních vztazích za nevhodné. Odpověď ze severu Moravy neznáme, víme však, že v průběhu července 1947 měla nabídka směrem na Balkán přece je odejít.

SCTB na ni reagoval další žádostí, tentokrát na trolejbusy v dvounápravovém provedení s tím, že teprve porovnáním obou nabídek získá Bukurešť dostatek podkladů pro rozhodnutí o volbě nejvhodnější koncepce. Zajímavostí bylo sdělení rumunské strany, že by ráda zajišťovala finální montáž trolejbusů sama dle dokumentace z Československa.



Jako typ Praga 51 (případně Praga TB 51) byly označovány trolejbusy s karoserií francouzského výrobce VETRA. Zde vidíme jeden z 12 trolejbusů dodaných do Českých Budějovic. (zdroj: archiv DPMČB)

Nabídka na oba druhy vozidel – dvounápravové i třínápravové – byla odeslána dne 3. 10. 1947. Jeden třínápravový vůz Praga 52 alias Tatra 400 měl vycházet na částku 2 111 000 Kč, dvounápravový trolejbus Praga 51 na sumu 1 849 000 Kč. Trolejbusy se délkově lišily pouze o jeden metr, výrobce ale uváděl, že třínápravové trolejbusy jsou vhodnější pro provoz v těžkém provozu (s vyššími přepravními nároky) a s horší kvalitou silnic. V ceně dodávky měl být vždy kompletní trolejbus, ovšem bez pneumatik. Platební podmínky byly navrženy s 50 % předplatbou při objednávce. Zbylých 50 % mělo být doplaceno s předáním každého z trolejbusů. V ceně nebyla zahrnuta doprava do Rumunska, ale pouze po přechodovou železniční stanici Čop (již na území SSSR). Oproti tuzemským trolejbusům měla být elektrická výzbroj obou typů vozidel upravena pro netradiční napětí 800 V. U tříosých trolejbusů nabízela ČKD dvě varianty trakčních motorů – se sériovým zapojením, anebo tzv. kompaundní motory, jež mají smíšené buzení (se sériovým i paralelním vinutím).

Záruční doba byla stanovena na 1 rok u elektrické části a 6 měsíců pro zbytek vozidla, termín dodání byl navržen v délce 18–20 měsíců od podpisu finálních technických podmínek pro první vůz s tím, že další vozy mohly následovat tempem tří kusů měsíčně. ČKD se vyjádřila i k požadavku zákazníka na výrobu v Rumunsku, byť poněkud šalamounsky, když prohlásila, že se této možnosti nebrání, ale vyhrazuje si právo o ní blíže diskutovat až v pozdějších fázích vyjednávání. Doplňující nabídky na díly, případně na trolejbusovou infrastrukturu, měly být doplněny později. ČKD byla v té době schopná a ochotná nabídnout de facto kompletní dodávku veškerého vybavení potřebného pro

výstavbu trolejbusových tratí, ať již by šlo o vlastní výrobky, anebo o zprostředkování jejich nákupu od dalších dodavatelů.



O tom, jak spolupráce s výrobcem VETRA začala, panují dohady. Archivní materiály dosud tajemství kooperace neprozradily. Trolejbusy s výzbrojí ČKD každopádně nebyly nikam exportovány a celkem bylo vyrobeno jen 35 ks. Na snímku vidíme jeden z hradeckých vozů. (zdroj: archiv DPMHK)

Z archivních dokumentů vyplývá, že koncem roku 1947 se měl do Prahy vypravit zástupce bukurešťského DP, který měl navštívit jak pražské Elektrické podniky, tak ČKD a obeznámit se s vlastnostmi trolejbusů a se zkušenostmi s jejich provozem. Předány mu měly být také materiály s technickými údaji, nikoli ale ke dvounápravovému modelu, ale pouze k vozu Praga 52/Tatra 400.

V otázce dodávek dvounápravových trolejbusů panovala na straně SCTB nejasnost, o jejíž vysvětlení byla ČKD požádána počátkem roku 1948. Zatímco u vozů Praga 52 byla jako dodavatel karoserií jednoznačně uvedena firma Tatra, v případě modelu Praga 51 bližší popis chyběl. Z dopisu ze 17. 1. 1948 vyplývá, že ČKD hodlala nabídnout karoserie francouzského výrobce VETRA, s nímž v té době kooperovala. Tento dosud přesně nezmapovaný model spolupráce mezi oběma společnostmi vedl v letech 1948 až 1950 k výrobě 35 trolejbusů, jež byly dodány pouze do československých měst. V současné době se pro tyto trolejbusy nejvíce používá označení VETRA-ČKD, dobové dokumenty ale vždy uváděly jako typové označení „Praga 51“, případně „Praga TB 51“. O rumunskou poptávku se měl přitom zajímat napřímo i francouzský výrobce, takže nelze vyloučit, že by ČKD mohla na zájmy firmy VETRA narazit. Nabídku do Rumunska totiž zjevně odeslala bez vědomí svého partnera ze země galského kohouta.



Trolejbusů Tatra 400 bylo vyrobeno 195, poptávka zákazníků ale byla vyšší. Výrobce však produkci po roce 1955 (k velké nelibosti zejména pražského DP) zastavil. Kromě Prahy jezdily trolejbusy Tatra 400 také v Ostravě, Bratislavě a Mostě, jako ojeté se pak dostaly do Českých Budějovic. Známá pohlednice z 50. let vyobrazuje dopravní ruch na mosteckém náměstí, na němž lze kromě tramvaje a autobusů spatřit také jeden z 14 vozů Tatra 400, které město pořídilo v letech 1949 až 1953. (sbírka: Libor Hinčica)

Dopis z poloviny ledna 1948 ještě uvádí, že nabídka odeslaná v říjnu 1947 je již pouze informativní, a to s odůvodněním, že VETRA se snaží neustále o vývoj svých výrobků, takže nelze vyloučit, že v době, kdy by mělo dojít k rumunské objednávce, bude již k dispozici nový typ karoserie, čemuž bude nutno uzpůsobit i cenu. Tato poznámka je bohužel to poslední, co se nám k jednání mezi SCTB a československými subjekty podařilo dohledat. Jak známo, k dodání žádných trolejbusů do Rumunska nedošlo. Svou roli mohly hrát i významný změny v politice obou států. Zatímco v Rumunsku na konci roku 1947 vyhnali komunisté ze země svého krále, v Československu bylo předstírání demokracie uťato na konci února 1948. Výrobní plány a priority se v rámci znárodněného a plánovaného hospodářství zcela přeoraly. Třebaže se zpočátku ještě uváděly odbytové možnosti i v zahraničí, měli nakonec oba českoslovenští výrobci trolejbusů – ČKD i plzeňské Závody Vladimíra Iljiče Lenina (Škoda) – problémy plnit i tuzemské požadavky. První trolejbusy se podařilo (a to navíc v počtu pouhých 5 kusů) exportovat až v roce 1954 do Varšavy (Škoda 7 Tr).

V Bukurešti trolejbusový provoz nakonec skutečně uvedli do provozu, nicméně výsledná forma byla o poznání skromnější, než se původně uvádělo. První linka byla do provozu uvedena až 10. 11. 1949 (Piata Victoriei – Baneasa Hippodrome) a pro provoz nebylo pořízeno 40, ale pouhých osm trolejbusů. Ty dodal v podobě slavného typu MTB-82-D ve dvounápravovém provedení sovětský Závod č. 82. Tento typ trolejbusů se nakonec dočkal i vytoužené výroby přímo v Rumunsku, byť jen

v symbolickém počtu. V bukurešťské továrně „23. srpna“ měly být v roce 1953 smontovány z dovezených komponentů z SSSR dva či tři tyto trolejbusy.

Url: Trolejbusy Tatra 400 a VETRA-ČKD pro Bukurešť