Tulipány pro Prahu – 1. díl – Výroba autobusů Den Oudsten v Praze

11.09 2024 18:22, Libor Hinčica, Autobusy

Dnešním dnem zahajujeme pětidílný miniseriál, který se věnuje záměru společné výroby autobusů nizozemského výrobce Den Oudsten v kooperaci s pražským DP. Soubor článků byl sepsán na základě dostupných archivních dokumentů, přičemž v daném detailu je tato problematika zpracována vůbec poprvé, a tak věříme, že si téma nalezne své čtenáře.

Texty se přesuneme do období bouřlivého počátku 90. let, kdy pražský DP (a s ním i další provozovatelé městské dopravy v České a Slovenské Federativní Republice) hledal cesty k obnově vozového parku autobusů, přičemž soudobá produkce státního podniku Karosa se jevila po všech stránkách jako přežitá a provozně velice nákladná. Fenoménem doby, v níž si rychle v československém prostředí nalezly místo anglické výrazy jako „image“, „joint-venture“, „marketing“ atp., se stal nástup nízkopodlažních vozidel, jejichž trend nedokázalo podvázané socialistické hospodářství vůbec zachytit. Touha po kvalitě a dosažení úrovně „Západu“ se stala hlavním pohonem překotného dění, jemuž však pro akceleraci scházelo palivo v podobě dostatku finančních prostředků. A tak se hledaly nejrůznější cesty, jak touhy uspokojit a zároveň se nákupem „luxusního zboží“ nezruinovat. Jeden takový polozapomenutý příběh historie pražské městské dopravy se nyní pokusíme čtenářům přiblížit.

Poté, co na konci roku 1989 vyklouzla po čtyřech desetiletích moc z rukou komunistické strany a Československo, které se vydalo na cestu pluralitní demokracie a jehož ekonomika začala být postupně stavěna na klasických tržních mechanismech, začalo rovněž odhalování skutečného stavu

národního hospodářství a jeho výrobkové základny. Přestože lze slýchávat nekritické názory o údajné absolutní soběstačnosti někdejší federace před rokem 1990 a o vyspělosti tuzemských produktů, bylo to právě pádivé zastarávání výrobků, které neumožňovalo státům východního bloku generovat v kazajce plánovaného hospodářství dostatek prostředků na rozvoj národních ekonomik. Výrobky opouštějící československé továrny byly nejen zastaralé, ale i nekvalitní. To platilo i pro tehdejší produkci vozidel hromadné dopravy.

V případě městských autobusů se vysokomýtská Karosa, jediný tehdejší tuzemský výrobce autobusů, soustředila po celá osmdesátá léta na vývoj nových vozů řady 800 (společně se Škodou Ostrov, jež měla identické karoserie využívat pro výrobu trolejbusů), ale celý projekt byl ještě v roce 1989 zpochybněn přímo ze strany Karosy, když se ukázalo, že by byla schopna zařadit do výroby nový model až od poloviny 90. let. Tehdy by se už jednalo o výrobek, který by absolutně neměl šanci konkurovat světovému vývoji. Československo přitom vždycky doufalo (a s ním i ostatní státy sovětského bloku), že jeho nové produkty půjde alespoň po nějakou dobu udat i v dalších (rozumějme kapitalistických) zemích mimo Radu vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), což by přinášelo do chřadnoucího hospodářství tolik potřebné prostředky v tvrdých valutách. Když se projekt řady 800 v roce 1990 definitivně rozplynul, nezbývalo než pokračovat ve výrobě autobusů stávajících – tedy řady 700, kde vznik prototypů spadal do období první poloviny 70. let.

Autobusy Karosa řady 800 se měly stát nástupcem slavných „sedmistovek“, podařilo se však dokončit jen dva funkční vzorky (z toho jeden nepojízdný pouze ve formě skeletu pro účely zkoušek) a jeden prototyp. Samotná Karosa ještě v roce 1989 navrhla, aby se projekt, jimž se zabývala společně se Škodou Ostrov takřka deset let, zastavil. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

Na druhé straně čerstvě stržené železné opony stálo obrovské množství hladových investorů a

dodavatelů. Nezapomínejme, že jakkoli nebyla situace východních států v 80. letech růžová, i západní svět si procházel svými ekonomickými krizemi. Přestřižení ostnatých drátů nabourávající dosavadní dichotomii Evropy se stalo vítanou příležitostí, jak zaměřit svou pozornost na trhy, v nichž ještě nedávno chyběly na pultech obchodů i ty nejzákladnější potřeby. Bezbřehému výprodeji ve vztahu k nově otevřeným ekonomikám bránila mimořádně nízká kupní síla. Prakticky vše, co se na „Západě“ vyrábělo, mělo vyšší technickou úroveň a nalezlo by si okamžitě své zákazníky. Zároveň ale mělo toto zboží výrazně vyšší cenovku, kterou si odběratelé nemohli dovolit zaplatit. Předražené čokolády, prací prášky, videopřehrávače či trička se sochou Svobody se staly snadno a rychle dostupné jednotlivcům, stát a jemu podřízené složky (což byly za existence ČSSR všechny) ale byly zchudlé.

Cesta k výdělkům vedla přes kooperace se stávajícími dodavateli. Vedle nejrůznějších licenčních ujednání spočívala základní myšlenka ve vytváření společných podniků, které pak měly chrlit na západě vyvinuté produkty na vybraná teritoria za řádově nižší ceny, než kdyby docházelo k přímému nákupu z původních zemí původu. Již v roce 1990 působilo v České a Slovenské Federativní Republice (ČSFR) množství západních konzultačních firem napojených na nejvýznamnější bankovní domy, které prováděly velmi zevrubné vlastní analýzy stavu jednotlivých odvětví i výrobců, scházely se se zástupci ministerstev i municipalit a předkládaly iniciativně návrhy vylepšení, jež měly klíčící tržní ekonomiku rozhádané federace přiblížit v co nejkratší době vyspělým zemím. Jednou z takových společností hájící zájmy mateřské země byla i konzultační firma INB z Nizozemska, která si již v roce 1990 prošlápla pěšinku k pražskému DP, jemuž poskytovala poradenskou činnost.

V rámci rozboru stávajícího stavu určila INB jako jeden z nejslabších článků nezávislé trakce *„městský autobus Karosa“*. U modelů řady B 731/732 byla kritizována nízká životnost (pouhých 6 let), vysoké náklady na provozní údržbu, nevyvážená životnost náhradních dílů, obtížná aplikovatelnost pro bezbariérovou dopravu (jedinou cestou byla instalace výtahů) a zásadní ekologické nedostatky dané vysokou spotřebou oleje, jež vyplývala z nekvality rozvodného systému (velké množství netěsností vedlo k velkým únikům). Všechny uvedené nedostatky by zvládla řešit tehdejší produkce na západ od našich hranic, pořízení autobusů západních značek, jakkoli po nich městské dopravní podniky v ČSFR chtivě pokukovaly, ale nepřicházelo v úvahu, neboť cena tehdejších prvních nízkopodlažních autobusů (fakticky částečně nízkopodlažních) by při přímém nákupu vycházela na zhruba desetinásobek ceny autobusu Karosa B 731.

Jako řešení proto navrhla přímo INB kooperační výrobu v ČSFR, a to ve spojení *„s některým zahraničním partnerem“*. Takového zahraničního partnera INB i sama vytipovala, přičemž asi nepřekvapí, že jím byla společnost Den Oudsten – tradiční výrobce nizozemských autobusů, byť podle návrhu měl být dán výběr právě tohoto producenta ryze praktickými okolnostmi (jím nabízený produkt měl splňovat kvalitativní požadavky na moderní vozidlo MHD, a současně použitou technologií umožňovat snadné zavedení výroby v tuzemských podmínkách).

Zákazníkům nezbývalo, než se spokojit s autobusy Karosa řady 700, jež se univerzálně vyráběly v městském, linkovém i dálkovém provedení. Sériová výroba začala nejprve u linkového provedení, a to již v roce 1981, kterou záhy doplnila verze městská. Dálková modifikace LC 735 se připojila v roce 1982, nejvyšší řada LC 736 poté v roce 1984. Právě zájezdový model LC 736 vidíme na jedné z propagačních fotografií Karosy. (zdroj: archiv Iveco Czech Republic)

„Holandský výrobce“

Jelikož autobusy Den Oudsten se nakonec nestaly součástí flotil městských dopravních podniků, je dnes povědomí o této značce v české kotlině spíše okrajové. Než se tedy dostaneme k samotným námluvám mezi pražským DP a společností Den Oudsten, vnímáme jako důležité představit alespoň ve stručnosti „holandského partnera“.

Na úvod je nutno říci, že Den Oudsten nepocházel ani z Jižního, ani ze Severního Holandska, ale z provincie Utrecht (konkrétně z města Woerden). Přesto je možné v dobových dokumentech často narazit na spojení, že jde o holandského výrobce, stejně tak již zmíněná konzultační firma INB byla označována jako holandská. Vyplývá to z tehdejší běžné praxe aplikace synekdoch pro územní celky, kdy se prakticky po celá 90. léta používala v běžné mluvě i tisku nesprávná označení menších jednotek pro celý stát. Slovem „Anglie“ tak bylo zpravidla myšleno celé Spojené království Velké Británie a Severního Irska a analogicky „Holandsko“ pod sebe ukrývalo celé Nizozemsko.

V době, kdy se Den Oudsten zajímal o možnou výrobu svých autobusů v Československu, se zdálo, že firma stojí na vrcholu své dosavadní existence. Založena byla již v roce 1926 jako společný podnik pánů Marinuse den Oudstena a Florise Domburgema. Oba podnikatelé se rozešli v roce 1947, čímž se z někdejší firmy Den Oudsten & Domburg stal ryze rodinný podnik Den Oudsten, který se zabýval výrobou karoserií autobusů na podvozky nejrůznějších společností a v polovině 50. let přešel i k výrobě autobusů se samonosnou karoserií, přičemž nadále spoléhal na dodávky klíčových

komponentů od významných evropských dodavatelů. Další konkurenti ze země větrných mlýnů nedokázali tempu Den Oudstenu stíhat, a tak se společnost stala po roce 1970 fakticky hlavním dodavatelem autobusů pro regionální dopravu v Nizozemsku. Díky kooperaci s firmou DAF, jež dodávala podvozky, ovládl Den Oudsten drtivou většinu státních zakázek na tzv. standardní regionální autobusy (Standaardstreekbus), jež se vyráběly od roku 1967 až do roku 1988, když z 5 574 vozů jich měl Den Oudsten karosovat 4 706 (v několika modifikacích a délkových variantách).

Apetit na další růst firma prokázala v roce 1986, kdy Jan den Oudsten, tehdejší šéf rodinného podniku, koupil kanadského výrobce Flyer Industries, kterého nechal následně přejmenovat na New Flyer Industries. Formálně byly obě firmy sice odděleny, nicméně i zástupci z Kanady se později přímo účastnili jednání o možnostech zahájení výroby v Praze, jak si ještě prozradíme.

O charakter rodinného podniku přišel Den Oudsten v říjnu 1990, kdy byla firma začleněna pod koncern United Bus. Navzdory anglickému názvu šlo i v tomto případě o nizozemský subjekt, který v sobě kromě Den Oudstena sdružoval ještě „holandské“ firmy DAF Bus International a BOVA, britského výrobce Optare a částečně (ze 70 %) také dánského producenta autobusů DAB. Všechny značky nadále působily na trzích pod původními jmény a Jan den Oudsten si podržel funkci ředitele svého někdejšího podniku, přičemž po otevření východních států tržním zákonům se naplno rozletěl jeho podnikatelský duch hledající nové obchodní příležitosti. Koncem roku 1990 navštívil Jan den Oudsten Československo a zajímal se o možnosti spolupráce s lokálními subjekty. Jedním z těchto oslovených potenciálních partnerů byl i pražský DP. Ten si nechal připravit analýzu kapacit svých opraven autobusů v ústřední dílnách v Hostivaři (ve skutečnosti ležících v Malešicích, přičemž dobové dokumenty nezřídka označení Ústřední dílny Malešice používaly). Tato opravna měla být v době svého vzniku předimenzována s ohledem na výhled provozu až 2 000 autobusů. Tolik autobusů ovšem Praha nikdy neměla, a tak se nabízela varianta využít volné kapacity pro kooperační výrobu. DP Praha přitom v té době hledal různé cesty zpeněžení svých prostor, které se mu zdály ležící ladem, ať už šlo o různé sklady, kanceláře či jen volné plochy.

Url: Tulipány pro Prahu – 1. díl – Výroba autobusů Den Oudsten v Praze