Tulipány pro Prahu – 5. díl – Stavba prototypu začne 5. 1. 1993

15.09 2024 20:40, Libor Hinčica, Autobusy

Dnes přinášíme poslední pátý díl o uvažované výrobě autobusů Den Oudsten v rámci DP hl. m. Prahy. Pro zájemce jsou pak na konci článku ke stažení všechny díly ve formě graficky zpracované brožurky. O vydání tištěné verze v malém nákladu budeme čtenáře informovat.

Stavba prototypu začne 5. 1. 1993

Mezi květnem a říjnem 1992 komunikovaly obě strany (DPP a Den Oudsten) po předchozích událostech pouze korespondenčně, teprve 13. 10. 1992 se konala další schůzka v Praze. V mezičase byl ze strany pražského DP poslední návrh Den Oudstenu prakticky bez výhrad přijat. S ohledem na celkové uskromnění plánů měl být připraven nový business plán reflektující snížené počty výroby, jenž měl být následně předán bankám, od nichž si hodlal i Den Oudsten na rozjezd československého podnikání půjčit. Nový návrh smlouvy měl být připraven do poloviny listopadu 1992 a již 1. leden 1993 byl stanoven jako datum registrace nové společnosti. Výrobní hala měla být stále adaptována z haly opravárenské, jež měla být pronajímána. S ohledem na etapy stavby prototypu a sériové výroby měl být rozdělen i pronájem prostor. V první etapě měl společný podnik získat jen 687 m2 plochy (+ kancelářské prostory), pro sériovou produkci již mělo jít o plochu 5 700 m2 a kanceláře o ploše cca 400 m2.

„Stavba prototypu začne 5. 1. 1993 a skončí koncem června 1993,“ věštil záznam z jednání. Zkoušky prototypu, za něž měl být zodpovědný Dopravní podnik, měly probíhat od 1. 7. 1993 do konce září 1993, sériová výroba měla začít v září 1993 s tím, že první vozy měl pražský DP odebrat již v říjnu. Kupní smlouva na oněch 200 vozidel měla být připravena ještě do poloviny listopadu 1992, což se skutečně stalo. Fixní kupní cena (včetně daně) byla stanovena na 2 950 000 Kčs pro prvních 100 vozů v roce 1993 a na 3 100 000 Kčs v roce 1994. Sumy zahrnovaly i předání nezbytné údržbové

dokumentace. Plán výroby byl stanoven na šest vozů v říjnu 1993, šest v listopadu 1993, po deseti kusech v prosinci 1993 a v lednu 1994, načež od února 1994 do března 1995 mělo opustit výrobní linku vždy 12 vozů. Prodloužení dodávek do září 1995 mělo být možné pouze tehdy, pokud by se podařilo sehnat i jiné zákazníky, jejichž poptávka by musela být předem uspokojena. Prodej měl zajišťovat přímo Den Oudsten. Ze součtu je zřejmé, že samotný prototyp neměl být mezi vozidly určenými pro DP Praha (šlo tedy o „201.“ vůz). Záruka na dodané vozy měla činit 3 roky na celek, 6 let na podvozkovou část a 12 let na neprorezivění vozové skříně. Fakturace měla probíhat do 14 dnů od dodání každého z vozidel.

Jediným provozovatelem autobusů Den Oudsten se u nás stala společnost Autobusy Karlovy Vary, jež si zakoupila celkem 6 autobusů v provedení B96 (inovovaná verze původního typu). Tři z nich sloužily na linkách sokolovské MHD, přičemž právě na jedné z nich je zachycen vůz z roku 2001. (foto: Matěj Stach)

Právní oddělení DP mělo ke smlouvě jen drobné připomínky, rozporovalo například existenci podniku „Den Oudsten DP Praha, spol. s r. o.“, neboť ten v daný okamžik vskutku ještě neexistoval a nepodařil se založit ani do 1. 1. 1993, což pochopitelně znovu odsouvalo i stanovený termín zahájení výroby prototypu.

Celý projekt začal opět krachovat na penězích a nechuti Dopravního podniku učinit vymahatelný závazek. V prosinci 1992 a v lednu 1993 navštívili Prahu zástupci dvojice nizozemských bank (*Netherlands Investment Bank* a *Internationale Netherlanden Bank*). Investiční kapitál pro Den Oudsten, resp. společný podnik, byl fakticky zajištěn, stále však nebyla dořešena oblast získání provozního kapitálu. Ty byly obě banky ochotny poskytnout pouze tehdy, pokud by pražský DP poskytl Den Oudstenovi neodvolatelný akreditiv, tedy bankovní záruku. Ta měla činit 88,5 mil. Kčs. Čerpána měla být pouze tehdy, pokud by pražský DP nesplnil své závazky stran odběru autobusů.

Dopravní podnik hl. m. Prahy na urgenci ze strany Den Oudstem ve věci této bankovní záruky uvedl, že závazek odběru 200 vozů potvrzuje, avšak žádnou bankovní záruku neposkytne. Tím se dostal projekt znovu do slepé uličky. Nizozemci ovšem zůstali vytrvalí a dopisem z 25. 2. 1993 žádali o sdělení *„skutečných příčin odmítnutí akreditivu“*, tedy zda jde o odmítnutí ze strany banky, vysoké náklady spojené s udržováním akreditivu, anebo nedostatek investičních prostředků na straně DP.

Dopravní podnik napsal, že bankovní záruka nelze poskytnout z důvodu, že prostředky na nákup vozidel se vytvářejí postupně z odpisů základních prostředků, byl ale ochoten podepsat smlouvu na koupi vozidel i pronájem, avšak ignoroval fakt, že na výrobu tak velkého množství autobusů musí dodavatel nejprve nakoupit materiál, na který mu banky nechtěly bez záruky ze strany DP půjčit. Dopravní podnik zakončil svůj dopis útokem proti Den Oudstenovi, kterého žádal o zdůvodnění, proč nejsou plněny dohodnuté termíny harmonogramu výroby prototypu, přičemž pohrozil, že výrobní prostory nebude moci rezervovat patrně déle jak tři měsíce, pokud k zahájení výroby nedojde. Takové chování bylo ve světle toho, že se podnik připravoval jako společný a nizozemská strana vždy vycházela DP vstříc, vskutku neurvalé.

Den Oudsten přišel ještě s jednou nabídkou datovanou 14. dubnem 1993. Namísto bankovní záruky byl ochoten spokojit se se systémem předplateb. 20 % měl DP zaplatit při podpisu smlouvy, 20 % po dokončení konstrukce vozidla a zbylých 60 % po dodání. To ale pražský DP na počátku května 1993 zamítl. Na druhé straně si byl vědomý toho, že nabídka od Den Oudstena je pro něj výhodná, mj. proto, že nabízený autobus má výborné jízdní vlastnosti, zajišťuje vyšší stupeň bezpečnosti, má nižší provozní náklady i onu vyšší životnost. Současně bylo uvedeno, že Karosa podobný typ autobusu ještě ani nepřipravuje, nízkopodlažní vozidlo tedy nebylo možné očekávat od tuzemského výrobce. A tak – po pěti měsících sveřepého odmítání – přišel s tím, že se pokusí tolik odmítanou bankovní záruku přece jen získat, k čemuž potřeboval posvěcení ze strany zastupitelstva města. Dodávky prvních autobusů se tímto měly posunout na konec I. čtvrtletí roku 1994.

Den Oudsten svůj model B90 postupně během 90. let vylepšoval a přišel i s třídveřovou verzí se všemi dveřmi dvoukřídlými, jak vidíme na tomto snímku. Nelze vyloučit, že vývoj autobusu v tomto provedení byl přímo iniciován pražskými požadavky. (zdroj: Wikipedia.org. foto: Spoorjan)

Konec Den Oudstenu

Tímto posledním dokumentem datovaným 12. květnem 1993 se archivní stopa, po které jsme získali možnost jít, vytrácí. Zájem na diskuzích s DP zřejmě ztratil i sám Den Oudsten, neboť skupina United Bus, jíž byl společně s dalšími výrobci součástí, se nedokázala vyrovnat s ekonomickou recesí první poloviny 90. let a její ambice se ukázaly jako přehnané. Slepenec společností s podobným zaměřením (a tudíž si na exportních trzích vzájemně konkurující) nedokázal být efektivně řízen a využívat synergií mezi jednotlivými členy. Prodeje United Bus nedosahovaly prognóz a firma se potápěla do červených z čísel, z nichž se již nedokázala v roce 1993 vymanit.

Společnosti BOVA se ještě podařilo z United Bus coby nejzdravější složce vystoupit, zbylé firmy ale spadly společně s mateřskou firmou v říjnu 1993 do konkurzu. Nutno říci, že všechny nalezly nové vlastníky a pokusily se o restart. Britský Optare koupili jeho vedoucí manažeři, později několikrát majitele změnil a od roku 2020 figuruje na trhu pod značkou Switch Mobility. Dánský DAB se osamostatnil díky původním vlastníkům, nezávislost ale trvala jen chvíli a již v roce 1995 převzala firmu Scania, která o dva roky později firmu přejmenovala, nicméně značku DAB ještě používala vedle té své až do roku 2002, kdy dánský závod definitivně uzavřela. DAF Bus International zachránil v roce 1993 koncern VDL Group, pro který šlo o první akvizici v oblasti výroby autobusů. DAF Bus International zmizel z očí v roce 2003, když došlo k přejmenování na VDL Bus International.

Nás však nejvíce zajímá osud Den Oudstenu. Zde učinil krok k záchraně její někdejší šéf Jan den Oudsten, když svou někdejší firmu vykoupil, přičemž zvládl zpět přijmout cca 200 z 320 zaměstnanců, byť za nižší platy. Staronový vlastník se pokoušel o nahození výroby pro lokální zákazníky i o export, resuscitace trvala dlouhých 8 let, avšak skončila neúspěšně. Jan den Oudsten se ještě snažil získat nového investora, když ale v létě 2000 ztratil zájem i poslední z nich (britská firma Mayflower), musela společnost vyhlásit v listopadu 2001 bankrot. Tím se historie autobusového výrobce po 75 let uzavřela.

Ve vztahu k Praze máme v archivních materiálech doloženou zmínku o Den Oudstenovi ještě v lednu 1994, kdy se zástupce společnosti pokoušel Praze nabídnout pět ojetých autobusů Den Oudsten za částku 3 283 350 Kč/ks a k nim 20 článkových vozů Neoplan za sumu 5 003 200 Kč/ks (bez cla a dovozních poplatků). Mělo jít o vozidla vyrobená v roce 1991, jež měla průměrně najeto jen okolo 90 000 km. DP hl. m. Prahy uvedl, že se jedná o částky příliš vysoké a dvoudveřové provedení vozů Den Oudsten je pro pražské poměry nevyhovující. *„Zavedení dalších dvou typů autobusů v tak malé sérii by zkomplikovalo zajištění jejich údržby a oprav“,* odůvodňoval technický úsek odmítnutí nákupu.

Autobus Den Oudsten B90, jenž se zkušebně objevil v Praze, měl být převezen později do Kanady a posloužit jako vzor pro výrobu autobusů nové značky Nova BUS, konkrétně typu LFS. Ten je v několika modifikacích a generacích vyráběný až dosud. Na snímku vidíme článkovou verzi v ulicích New Yorku. (foto: Libor Hinčica)

Předváděcí autobus Den Oudsten B90, který v březnu 1993 svezl jediný den i pražské cestující, byl pronajat nizozemskému provozovateli jen do července 1993, kdy mělo dojít k jeho odprodeji do Kanady. Tam byla čerstvě založena společnost Nova BUS (dnes součást skupiny Volvo Buses), která s Den Oudstenem uzavřela dohodu o spolupráci na vývoji nového městského nízkopodlažního autobusu. Originál vozu Den Oudsten B90 byl proto převezen do Québecu, kde posloužil jako vzor pro konstrukční řešení nové řady autobusů Nova BUS LFS, jejíž prototypy vyjely do ulic již v roce 1994 a sériová výroba byla zahájena o rok později. „Pražský“ vůz B90 nebyl v Kanadě nikdy v provozu s cestujícími a měl zde být v rámci přípravy projektu Nova BUS LFS rozebrán.

Zajímavé je, že spoluprací s firmou Nova BUS si Den Oudsten vytvářel fakticky novou konkurenci na severoamerickém trhu. Kanadské podnikání New Flyeru se totiž Janu den Oudstenovi podařilo zachránit společně s koupí své původní firmy v prosinci 1993 a dál jej úspěšně rozvíjel. V roce 2002 New Flyer prodal novému vlastníkovi, a teprve poté firmu opustil. V Kanadě měl nicméně v té době již svůj domov a v zemi javorového listu proto zůstal. Přes neúspěch jeho nizozemského podnikání byl považován za vynikajícího odborníka s nebývalým přehledem a v celé Severní Americe i za průkopníka moderních autobusů, který svým přístupem změnil segment. Za jeho mimořádné zásluhy i filantropii obdržel v roce 2021 Řád Kanady – nejvyšší civilní vyznamenání tohoto severoamerického království. Jan den Oudsten se dožil požehnaného věku 92 let a zemřel 29. března 2023.

Ačkoli záměr společného podniku s DP Praha nevyšel, do České republiky si nakonec autobusy Den Oudsten přece jen nalezly, byť jen v symbolickém počtu a o mnoho let později coby ojeté. V roce

2012 si společnost Autobusy Karlovy Vary pořídila šest ojetých vozů B96 (inovovaná verze původního modelu B90), které byly vyrobeny v letech 1998 až 2001 a sloužily všechny u dopravců v Německu. Autobusy Karlovy Vary využívaly tři z nich na linkách sokolovské MHD a MHD Cheb, další pak v linkovém provozu. Vyřazeny byly v průběhu let 2017–2020.

Záměr pražského DP na stavbu autobusů v kooperaci s dalšími výrobci úplně s krachem projektu s Den Oudstenem ještě neumřel a v později se v Praze smontovaly z dodaných komponentů dva autobusy Neoplan 4014/3, na které mohly navázat (avšak nenavázaly) další. Zde se však jedná o již jiný příběh, který si zaslouží vlastní zpracování.

Odkazy na starší díly:

Tulipány pro Prahu – 1. díl – Výroba autobusů Den Oudsten v Praze
Tulipány pro Prahu – 2. díl – 300 autobusů ročně
Tulipány pro Prahu – 3. díl – Předváděcí provoz v Praze
Tulipány pro Prahu – 4. díl – „Nesplnil dřívější dohody“

Brožurka ke stažení jednostranně

Brožurka ke stažení dvoustranně

Url: Tulipány pro Prahu – 5. díl – Stavba prototypu začne 5. 1. 1993