

ČESKOSLOVENSKÝ
DOPRAVÁK

doprava - technika - urbanismus

Tulipány pro Prahu

Příběh výroby autobusů Den Oudsten v DP Praha



Libor Hinčica

Dopravní podnik hl. m. Prahy a.s.

Představenstvo DP a.s.
dne 24. 4. 1992

N á v r h

na založení podniku na výrobu autobusů Den Oudsten DP Praha s.r.o.

Obsah materiálu:

1. Důvodová zpráva
2. Zdůvodňující přílohy

Návrh usnesení představenstva:


souhlasí se založením podniku
na výrobu autobusů Den Oudsten
DP Praha s.r.o.

Předklad na základě:

Jednání představenstva
DP a.s. dne 10. 4. 1992

Přizvat: Ing. Otto Slavíka, obchodně ekonomického ředitele DP a.s.
Ing. Vítězslava Mamicu, ředitele DP Opravy MHD

Zpracoval: Ing. Otto Slavík
obchodně ekonomický ředitel



Předkládá: Ing. Milan Hašek
generální ředitel DP a.s.

Příběh, kterému jsou následující stránky věnovány, nás přenesle 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. Fenomémem doby, v níž si rychle v československém prostředí našly 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 touhu uspokojit a zároveň se nákupem „luxusního zboží“ nezruinovat. Jeden takový polozapomenutý příběh historie pražské městské dopravy se nyní pokusíme čtenářům přiblížit.

Nový trh, nové výzvy

Poté, co na konci roku 1989 vyklouzla po čtyřech desetiletích moc z rukou komunistické strany a Českoslo-

Prakticky celá 80. léta věnovala Karosa Vysoké Mýto vývoji vozidel tzv. nové unifikované řady. Kompletní autobusy byly vyrobeny pouze dva – funkční vzorek interně označený B2U (na snímku) a první prototyp (B3U), který byla ale dokončen v době, kdy sám výrobce navrhl projekt zastavit. Zákazníkům nezbývalo, než dále spoléhat na dodávky autobusů Karosa řady 700. Zdroj: archiv Iveco Czech Republic

vensko, 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 výrobové základny. Přestože lze slyšet 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 opuštějí 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





Prototyp autobusu Karosa B 731 s interním označením B2 vznikl již v roce 1974. Třebaže do začátku sériové výroby uběhla ještě dlouhá doba (první vozy začaly opouštět linku až v roce 1982), nelze rozhodně říci, že by na počátku 90. let autobusy byly konkurenceschopné ve světovém měřítku. Navíc kvalita výroby byla, jako u většiny československých produktů té doby, bez nadsázky mizerná. Většina dopravců tak autobusy z Vysokého Mýta odebrat nechtěla. Zdroj: archiv Iveco Czech Republic

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, nezbyvalo než pokračovat ve výrobě autobusů stávajících – tedy řady 700, kde vznik prototypů spadal do období první poloviny 70. let.

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. Přestřížení ostatných 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. Bezbrhému výprodeji ve vztahu k nově otevřeným ekonomikám bránila mimořádně nízká kupní síla. Prakticky vše, co se na „Západě“ vyrábělo, mělo vyšší technickou úroveň a našlo 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 vydělkům 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 vespělým 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 soudová produkce na západ od našich hranic, pořízení autobusů západních značek, jakkoli po nich městské dopravní podniky v ČSFR chtivě pokukovaly, ale nepřícházelo 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).

„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 jed-



Stejně jako řada dalších západoevropských zemí, vytvořilo si i Nizozemsko předlohu tzv. standardního autobusu, který měl být v základních parametrech unifikován napříč různými výrobci, a tím zajišťovat dopravcům jednoduché obstarávání náhradních dílů. Postupně se do konce 80. let zrodilo několik variant standardních městských i linkových autobusů. Den Oudsten dominoval v oblasti dodávek těchto linkových. Z více než 5 500 vozů, které byly vyrobeny v letech 1967 až 1988, vyrobil Den Oudsten 4 706 ks. Na snímku vidíme zástupce první série standardních linkových autobusů na podvozku Leyland (Leyland-Verheul LVB668). Zdroj: Wikipedia.nl, foto: Voogd075



Výroba autobusů Karosa řady 700 se rozeběhla v létě roku 1981. Na snímku opouští výrobní závod v srpnu 1981 vůbec první vyrobený autobus, který odpovídal linkovému provedení C 734. Dvoudveřových autobusů se dočkal i pražský DP, který měl ve své flotile celkem 102 těchto vozů. Ty poslední obdržel až v roce 1994. Zdroj: archiv Iveco Czech Republic

notek pro celý stát. Slovem „Anglie“ tak bylo zpravidla myšleno celé Spojené království Velké Británie a Severního Irsku 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 možnos-

ti spolupráce s lokálními subjekty. Jedním z těchto oslovených potenciálních partnerů byl i pražský DP. Ten si nechal připravit analýzu kapacit svých oprav autobusů v ústřední dílnách v Hostivaři (ve skutečnosti ležících v Malešicích, přičemž dobové dokumenty nezřídka označují Ústřední dílny Malešice používaly). Tato opravná 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 nabízel 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.

300 autobusů ročně

Den Oudsten měl v rámci svého pátrání po místních partnerech omezit svou pozornost na trojici hráčů – Karosu ve Vysokém Mýtě, Škodu Ostrov a pražský DP. Po několika schůzkách padla volba na další pokračování vyjednávání s pražským DP, což bylo v rámci podniku

prezentováno jako potvrzení vyspělosti a schopnosti městské společnosti realizovat tak náročný úkol, jako by byla montáž autobusů. Ve skutečnosti je nutné hledat za rozhodnutím Den Oudstena pragmatismus. Kolem Karosy Vysoké Mýto již v té době kroužili zájemci z francouzského Renaultu (i Francouzi měli v ČSFR své „nezávislé“ poradce), Škoda Ostrov se zase soustředila primárně na výrobu trolejbusů a koketování se Škodovkou zahájil Siemens. Případné dohoda o výrobě autobusů v Karose či Škodě Ostrov ale nepřinášela nizozemskému producentovi to hlavní – jistotu odběru jeho vozidel. Společnosti Karosa ani Škoda totiž nemohly garantovat, že by od nich kooperačně vyráběné autobusy někdo odebíral, naopak Den Oudsten, jenž věděl, že Praha bude potřebovat vozový park autobusů tak jako tak obnovovat, a cítil, že sám pražský DP má o možnost kooperační výroby eminentní zájem, mohl v rámci vytvoření společného podniku přijít s požadavkem, aby se Praha už v rámci dohody o založení takového joint venture zavázala k minimálnímu odběru určitého počtu vozidel po stanovou dobu.



Karosa Vysoké Mýto se pod tlakem trhu pokoušela modernizovat stávající výrobní řadu. Jedním z těchto pokusů byl i nezvyklý prototyp vozu B 732.1661 (B17, označovaný též jako „model 92“), který ale neměl své pokračovatele. Autobus se vyznačoval lepenými okny, vyvýšenou střechou s velkými transparenty, modernějším řešením interiéru atp. DP v Praze si vůz nejprve od roku 1993 pronajal, teprve v roce 1995 jej dopravce odkoupil a provozoval jej až do roku 2001. Autobus později přešel přestavbou na přepravník závodního vozu a v rámci další úpravy obdržel i nové čelo a další prvky z vozů řady 900. V červenci 2024 je vůz stále provozní. Foto: Roman Vanka



S tímto snímkem se v rámci této brožurky setkáme ještě několikrát, byť ve formě fotomontáží. Zde ovšem vidíme originál, který vyobrazuje autobus, jenž byl zkoušen v březnu 1992 v Praze, ve svém působišti v Nizozemsku na podzim 1991. Tehdy šlo o druhý vyrobený prototyp, který byl dlouhodobě pronajat dopravci NZH. Na snímku je dobře patrný krátký přední převis, který záhy výrobce u sériové produkce opustil. Foto: Wijnand Keesmaat

Konkrétně se mělo jednat nejprve o 300 vozů ročně po dobu prvních šesti let. Ne všechny tyto autobusy ale měly končit u pražského DP, protože 130 vozů měly odebrat další městské dopravní podniky v ČSFR (případně další zájemci z řad provozovatelů MHD). Pražský DP se měl zavázat k převzetí vždy 170 vozů ročně. Toto číslo vycházelo z rozboru stávajícího vozového parku, který provedli kanadští odborníci Den Oudstenu, resp. New Flyeru. Ti do Prahy zavítali počátkem roku 1991 a měli mj. za úkol prověřit, zda by skutečně bylo možné areál ústředních dílen pro montáž nových autobusů použít, přičemž závěrem jejich zprávy bylo, že v ČSFR by bylo možné vyrábět vozidla „stejně kvality jako v Kanadě“. Trojice mužů s kanadskými pasy přitom navštívila nejen pražský DP, ale během deseti dnů zvládla objet minimálně 32 společností, které přicházely v úvahu coby subdodavatelé vybraných dílů. Právě díky těmto dodavatelům se mělo podařit stlačit cenu na minimum.

Původně se hovořilo o nepřekročení hodnoty 1,9 mil. Kčs, což byl stále v té době zhruba dvojnásobek oproti cenovce autobusu Karosa B 731. Výhodou měla být nicméně výrazně delší garantovaná životnost (12,5 let; později se uvádělo 12 let) a reálná životnost (16–18 let). Navíc sliboval Den Oudsten nižší provozní a udržovací náklady. Přesto – zvýšená vstupní investice do 170 vozů

ročně byla mimo možnosti pražského DP, jenž počítal krytí náklady na obnovu vozového parku odpisy z minulosti, které ale nemohly skokový nárůst vyrovnat. Bylo tedy zřejmé, že bude nutné celou záležitost řešit s vedením města. Požadavek na zajištění odběru 130 vozů jinými odběrateli hodlal DP prosazovat na půdě tehdejšího Svazu provozovatelů MHD a Svazu zaměstnavatelů v dopravě.

První oficiální návrh na založení společného podniku, v němž by měl pražský DP 40% podíl, byl ze strany společnosti Den Oudsten předložen v dubnu 1991. Nově vzniklý právní subjekt byl v návrhu označen jako „Den Oudsten DP Prag“, později byl počestěn na „Den Oudsten DP Praha, spol. s r. o.“ Náměstek primátora pro oblast dopravy (Ing. Polák) byl seznámen s projektem detailně dne 3. 5. 1991. „Vzhledem k současnému monopolu s. p. Karosa a k technické úrovni vyráběných autobusů se jeví spolupráce s firmou Den Oudsten jako výhodná. Pro DP se jeví jako účelné dohodu uzavřít co nejdříve,“ uváděla zpráva pro představenstvo v květnu 1991.

Přes vzájemné ujišťování obou budoucích smluvních stran o zájmu na vytvoření společného podniku, začaly sny brzy narážet na útesy reality. 40% podíl, který měl DP hl. m. Prahy držet, hodlal městský dopravce vložit do

společnosti ve formě části opravárenské haly. Tu nechal za tímto účelem po dohodě s Den Oudstenem nacenit československou firmou Manage Consult (je zajímavé, jak rychle se v daném období šířily u nás anglické názvy a pojmenování). Posudek byl hotov v červenci 1991 a odeslán nizozemskému výrobci. Ten ovšem se stanovenou cenou (mělo jít o cca 352 mil. Kčs) nesouhlasil, neboť se mu zdála příliš vysoká. Odhad podle něj překračoval ceny za výstavbu zcela nových hal srovnatelné velikosti nejen v Nizozemsku, ale i v Kanadě. Později (v říjnu 1991) Den Oudsten svá vyjádření zabalil do změkčujících tváří, když uvedl, že nechce zpochybňovat upřímnost ohodnocení budovy ze strany DP, ale že je taková budova zkrátka pro výrobu autobusů příliš drahá. Den Oudsten nicméně navrhl kompromis, kdy by si společný podnik od DP budovu pronajímal, a to po dobu dvou až tří let. Ty mohly být využity pro stavbu zcela nové haly, jejíž cena by nepřekročila 80 mil. Kčs, případně by mohlo dojít následně k prodloužení pronájmu.

Dopravní podnik vypracoval během srpna 1991 čtyři varianty založení joint venture s různými scénáři úrokových sazeb na nutné úvěry pro založení podniku a zahájení činnosti. Původně se uvádělo, že by se mělo jednat o sumu 11 mil. nizozemských guldenů (dále používáme původní mezinárodní zkratku NGL), což bylo

zhruba 176 mil. Kčs. Na počátku září 1991 se konala interní schůzka pracovníků pražského DP, na níž byla jednoznačně vybrána varianta s pracovním číslem 3. Ta byla následně odeslána Den Oudstenu jako pevný návrh DP (nizozemský partner tedy s ostatními zvažovanými scénáři nebyl nikdy seznámen). Předpokládal se nadále kapitálový vklad v poměru 60 ku 40 s tím, že budova bude pronajata formou leasingu na dobu 10 let, po jejichž uplynutí se stane součástí společného podniku.

Časový plán se tímto vývojem neustále posouval. Ještě 1. 7. 1991 bylo uváděno, že by k podpisu smlouvy mělo dojít do tří měsíců (tedy do začátku října 1991), načež se měla ihned odpočítávat šestiměsíční fáze náběhu výroby, během níž mělo dojít i ke schválení prototypových vozidel. Ta se měla vyrobit ještě v Nizozemsku, avšak již z československé součástkové základny. V říjnu 1991 se ovšem nadále jen jednalo a o výrobě vozidel dle pražských požadavků nemohla být vůbec řeč. Ve dnech 24. a 25. 10. 1991 se sešli zástupci obou stran v Praze, aby se otázka vstupního kapitálu konečně rozřešila. Od počátku se ale naráželo na zcela protichůdné představy. Den Oudstenu se zdály požadavky pražského DP ve věci výše splátek za budovu nadále přehnané, kontra návrhy zase připadaly Dopravnímu podniku podhodnocené. Zástupci firmy Den Oudsten nakonec nabídli,



Ještě jeden snímek z podzimu 1991 na novotou zářící vůz Den Oudsten B90 ve službách dopravce NZH. V Praze byl provozován v identickém barevném řešení i s místním evidenčním číslem. Foto: Wijnard Keesmaat



Ve sbírkách Technického muzea v Brně se dodnes uchoval prototyp „B19“ známý jako Legobus. V Praze byl tento autobus testován krátce v dubnu 1992. Ačkoli oficiálně šlo o zástupce typu B 732 (konkrétně model B 732.1670), „hranatou Karosu“ by ve výsledném produktu spatřoval málokdo. Vůz byl vyhotoven s hliníkovou karoserií, nicméně Karosa se tímto směrem nevydala a svou obchodní strategii již ladila s Renaultem. Foto: Roman Vanka

že předají do šesti dnů výkresy zcela nové haly vyhovující záměrům dané výroby a DP na základě těchto materiálů zajistí nezávislý odhad na výstavbu takové haly v československých podmínkách, což měl zvládnout do tří týdnů. DP dokonce začal vytipovávat na svých pozemcích vhodný prostor, kde by mohl být taková hala vystavěna, pakliže by dohoda o pronájmu stávající opravárenské haly krachla.

Den Oudsten trval na svém návrhu ze září 1991, že by si společný podnik mohl halu pronajímat na dobu tří let, přičemž by „Den Oudsten DP Praha, spol. s r. o.“ platil ročně DP 1,4 mil. NGL (22,4 mil. Kčs). V ceně měl být navíc zahrnut i pronájem parkovacích míst. Na druhou stranu měl DP akceptovat, že do společného podniku bude pořízena technologie pro výrobu, která měla mít původně hodnotu 5 mil. NGL (80 mil. Kčs), nově ale mělo jít o 6,5 mil. NGL (104 mil. Kčs). Toto zvýšení mělo být cestou, jak pokrýt část nákladů na nájemné, která byla představována rozdílem mezi nabízenou cenou za pronájem a údajnou výší roční splátky za stavbu zcela nové haly, což Den Oudsten nijak neskrýval. Na první pohled nelogická úprava měla své opodstatnění. Na položku „technologie“ (na rozdíl od položky „pronájem“) totiž bylo možné získat úvěr (jednání probíhalo v létě 1991 prokazatelně s Východoevropskou bankou

v Londýně), přičemž tyto náklady se díky splátkovému kalendáři mohly snadno rozložit v delším čase.

Další konzultace měly proběhnout nejpozději 9. 12. 1991 s tím, že dříve avizovaný harmonogram tří měsíců na dolažení smlouvy a šesti měsíců na vybavení haly technologií a zahájení výroby měl zůstat zachován, pouze u výroby, schválení vozidel a zahájení marketingových akcí se nově připouštělo prodloužení na až devět měsíců. Nakonec se klíčová schůzka odehrála dne 20. 11. 1991. Došlo během ní – alespoň zdánlivě – k dohodě na všech důležitých bodech a k podpisu předběžné smlouvy, pro níž se dnes i v češtině používá anglický výraz *letter of intend*. Ve věci budoucí výrobní haly byla akceptována nabídka na tříletý pronájem za fixní částku, vklad DP měl být kryt úvěrem ve výši 38,4 mil. Kčs, což představovalo oněch 40 % základního kapitálu společnosti. Peníze měla poskytnout Investiční banka, ta ale avizovala, že bude chtít splatit dluh již do čtyř let, nikoli do desíti, jak zamýšlel DP. Třebaže se optimisticky tvrdilo, že rozhodnutí banky není konečné a bude o něm dále jednáno, ukázalo se později, že právě vstupní finanční prostředky byly tím, co DP chybělo nejvíce.

Výroba měla být zahájena do 9–12 měsíců od podpisu kontraktu s tím, že byla nadále potvrzena kvóta 300

vozdů ročně, pozměnila se ale struktura odběratelů. Zatímco na jaře 1991 se uvádělo, že by měl pražský DP ročně po dobu 6 let zajistit odběr 170 vozů, nově byl tento počet snížen na 120 vozidel po dobu pěti let. Další 130 vozů měly odebrat další zákazníci v ČSFR a zbytek produkce (50 ks) měl být přeprodáván přes firmu TESSOS pro potřeby dalších tuzemských dopravců (cestovních kanceláří, lokálních organizací atp.). Ačkoli pražský DP od počátku věděl, že výrobce z tulipánového království bude chtít odběr minimálně ze strany DP hl. m. Prahy garantovat, na schůzi v listopadu 1991 odmítl kupodivu dopravce tuto písemnou záruku poskytnout. Zajímavé bylo odůvodnění této nechuti k závazku. DP uvedl, že autobus je dosud neznámý, nebyl v Praze předveden a nebyla k němu předložena žádná dokumentace! Navrhovalo se dokonce, že by bylo účelné několik autobusů přímo „holandské“ výroby nejprve zakoupit a vyzkoušet ve zkušebním provozu v Praze, případně v dalších městech. Takové sdělení bylo ve světle takřka rok trvajících jednání naprosto nepochopitelné a realizace úvah o pořízení vozů z Nizozemska a jejich odzkoušení by nutně musela narušit plán výroby prototypů i náběhu sériové výroby. Přes uvedené výhrady byl *letter of intent* nakonec podepsán s tím, že k založení společné-

ho podniku by mělo dojít do tří měsíců, tedy přibližně 20. 2. 1992.

Autobusy i trolejbusy

O tehdejší produkci Den Oudstenu měl pochopitelně DP povědomí, neboť mu byl výrobce představen již na konci roku 1990 v doporučení poradenské firmy INB. Vyjádření z listopadu 1991 o tom, že je autobus „neznámý“, je nutno vnímat jako jeden (jak ještě uvidíme) z mnoha úskočných manévřů pražského DP, kterým byla příprava celého podniku provázena. Dopravní podnik sice o založení společného podniku stál, hledal však cesty, jak minimalizovat finanční nároky (nahodnocený posudek na budovu dílen, který měl posloužit coby 40% vklad do společného podniku, byl první z nich) a jak nedat žádný skutečný závazek stran odběru vozidel. Není přitom jasné, jak chtěl DP zaručit odběr 130 vozů od dalších československých dopravců, když sám nebyl s to se (jako spolujitel podniku) zavázat písemně k vlastní části (původně 170, později 120 vozidel). Hodí se uvést, že ačkoli se po celou dobu hovořilo o 300 kusech, na počátku se kromě nákupu nízkopodlažních autobusů zmiňovaly i možné dodávky dalších typů a provedení vozidel, konkrétně vozů se standardní



Ačkoli pražský DP nenechal na autobusech Karosa řady 700 na počátku 90. let nit suchou, ukázalo se nakonec, že šlo přece jen o jediný typ, který si mohl dovolit pořídit. Už v době jednání s Den Oudstenu nakupoval článkové vozy B 741. V případě autobusů standardní délky vyčkával, jak se vyvinou sny o kooperační produkci, nakonec kvůli špatnému stavu flotily musel sáhnout ještě v roce 1992 po autobusech B 732, když v létě uvedeného roku nakoupil deset vozů B 732.1640, na něž pak navázalo v průběhu let 1993 a 1994 hned 150 vozů B 732.1654. Na snímku vidíme vůz ev. č. 5928 z uvedené dodávky, který v Praze sloužil v letech 1993 až 2001. Foto: Roman Vanka



Auditorská zpráva společnosti Deloitte & Touche k účetní uzávěrce firmy New Flyer, která byla součástí nizozemského Den Oudstenu. DP Praha v květnu 1992 uvedl jako jeden z důvodů, proč nedoporučuje založení společného podniku fakt, že nedisponuje účetními závěrkami firmy, což nebyla pravda. Zdroj: archiv DPP



Počátkem března 1992 se vydali zástupci pražského DP přímo do Nizozemska, kde pro ně Den Oudsten rezervoval hotel. Účelem návštěvy bylo seznámení se s výrobním procesem. Zdroj: archiv DPP

výškou podlahy o délkách 12 m a 18 m, ale i nízkopodlažních trolejbusů.

Ačkoli jsme se v minulosti v Československém Dopravákoví zabývali návrhy na obnovení trolejbusové opravy v Praze z přelomu 80. a 90. let, a to včetně úvah o možných typech vozidel, zmínku či výkresy o možné kooperační výrobě trolejbusů na základě modelů Den Oudstena jsme nikdy nenalezli. Přesto je zřejmé, že se i tato varianta musela minimálně v úvodních fázích jednání alespoň okrajově přetřásat. Pozdější návrh smlouvy na zřízení společného podniku „Den Oudsten DP Praha spol. s r. o.“ uváděl „výrobu autobusů a trolejbusů“ i jako hlavní předmět podnikání.

Zakoupená technologie měla pokrývat výkresy, rozpis materiálu a pracovní postupy montáže tří typů autobusů (o trolejbusech se zde již nehovořilo), včetně počítačových programů výrobního plánu a výrobní kontroly. Dopravní podnik měl mít současně možnost skrze společný podnik nahlížet bezplatně i do výzkumných a vývojových projektů jak nizozemského Den Oudstenu, tak kanadského New Flyeru. Jednat se mělo nejspíše o typy B89, B91 (autobusy se standardní výškou podlahy určené primárně pro linkovou dopravu) a B90. V dalších fázích se vždy hovořilo tak jako tak jen o výrobě nízkopodlažních autobusů standardní délky odvozených od modelu B90. V této souvislosti se hodí udělat drobnou dějovou odbočku a podívat se, jak měl onen nový nízkopodlažní autobus vlastně vypadat.

Den Oudsten přišel v roce 1989 s novým modelem autobusu označeným dle tradičního schématu písmenem B a rokem vznikem prototypu, tedy v tomto případě B89. Od něj byl se stejnými designovými křivkami odvozen o rok později nízkopodlažní autobus pojmenovaný jako B90, na nějž navazovaly později další modifikace (B91, B93, B95, B96). Všechny tyto vozy byly společně zařazeny pod obchodní jméno Alliance a stavěly se na několika typech podvozků od výrobců DAF, Volvo a Iveco. Vedle autobusů standardní délky šlo později i článkové a 15m verze. Zatímco v minulosti bylo těžištěm odbytu autobusů Den Oudsten domácí Nizozemsko, na počátku 90. let vyvíjel výrobce snahy o export svých produktů. Vozidla si skutečně našla zákazníci v Německu, Belgii, Lucembursku, Švédsku, Řecku, Švýcarsku i v Izraeli, avšak na jednotlivé kontrakty se podařilo zřídkakdy navázat opakovanými objednávkami. Výroba modelů Alliance Intercity a Alliance City

byla ukončena v roce 2001. Celkem mělo opustit výrobní linku během 12 let produkce okolo 2 600 autobusů Alliance všech modifikací.

Praha projevovala největší zájem o nízkopodlažní verzi B90 (resp. přesněji B90-LF260). Ta byla vyráběna ve dvoudveřovém provedení o délce 11 800 mm, přičemž jako motor byl používán produkt MANu o výkonu 156 kW. Pro Československo měl být autobus upraven, Praha především vyžadovala třídveřové provedení a vzhledem k topografii i výkonnější motor. Vývojem takového vozidla se měl Den Oudsten intenzivně zabývat. Výsledkem byla mírně prodloužená verze na rovných 12 000 mm (protažení bylo uskutečněno v oblasti předního převisu, jenž měl nyní 2 500 mm (původně 2 300 mm), rozvor (6 200 mm) i zadní převis (3 300 mm) zůstaly s nizozemským „originálem“ v původních návrzích zachovány. Max. šířka vozidla činila 2 500 mm, výška pak 2 850 mm.

Požadavek na třídveřové provedení byl splněn, avšak přední i zadní dveře měly být podle jediné známé specifikace z listopadu 1992 pouze jednokřídlé, byť kresba distribuovaná v rámci předváděcího provozu o osm měsíců dříve v Praze, o němž bude řeč hned v následující části, vyobrazovala poslední dveře jako dvoukřídlé. Popis z listopadu 1992 uvádí poslední dveře o šířce

pouze 860 mm, u předních se mělo jednat o 950 mm a pouze prostřední dveře měly mít šířku 1 350 mm. Je nanejvýš pravděpodobné, že tento koncept by byl ve výsledku ještě upraven, protože Den Oudsten nakonec v rámci vlastní výroby v Nizozemsku u všech vozů B90 již od roku 1993 nejen protáhl přední převis, ale současně zkrátit rozvor na 5 950 mm a mírně i převis zadní (3 200 mm). Díky protaženému přednímu převisu bylo možné vepředu umístit standardní dvoukřídlé dveře, přičemž tato verze byla následně u městských dopravců i v Nizozemsku velmi populární. Rovněž v případě třetích dveří byly pro vybrané zákazníky použity poslední dveře jako dvoukřídlé, takže autobus bylo možné vyrábět v běžném „československém“ provedení. Zdá se, že to byly právě námluvy s Prahou, které ve výsledku vedly k adaptaci celého produktu do mnohem univerzálnější podoby.

Bez ohledu na finální uspořádání (resp. šířku) dveří, měla nástupní výška činit u prvního vstupu 320 mm, u druhého 350 mm a u posledního rovněž 350 mm, nicméně zde se již měl nacházet schůdek, protože podlaha byla v zadní části vyvýšená na 540 mm. V zastávkách mělo být možné podlahu snížit použitím kneelingu.

Obsaditelnost autobusu ve verzi pro Prahu byla udávána 28 sedících a 62 stojících osob (celkem tedy



Do série 150 vozů Karosa B 732.1658 dodané v letech 1993 až 1994 patřil i vůz ev. č. 7116 na snímku, jenž sloužil v Praze do roku 2003. Později se objevil ve službách DP měst Mostu a Litvínova, kde byl však provozován ve dvoudveřové úpravě (poslední dveře byly zaslepeny). Foto: Roman Vanka

90+řidič). Sedadla se předpokládala plastová s čalouněním a textilním potahem. Maximální hmotnost činila 16 000 kg a autobus měl být schopen dosáhnout rychlosti až 90 km/h. Přání osadit vůz pro ČSFR silnějším motorem bylo vyhověno použitím motoru Cummins série C o výkonu 189 kW, jenž svého času plnil emisní normu EURO I. Jako jeden z pokrokových prvků bylo uváděno, že autobus má výfuk vyveden nad střechu vozu. Nádrž na naftu měla objem 250 litrů.

K popisu vozu ještě doplníme, že přední náprava měla být tuhá z produkce německého MANu, zadní pak portálová typu ZF 80. Německý gigant ZF měl být pak zodpovědný i za dodávky převodovek, konkrétně se počítalo s typem 4HP 500 (alternativně se později uváděl i Voith Diwa D 854.2). Kostra vozu B90 byla standardně ocelová s antikorozi ochranou zajišťující neprorezavění skříně a jejích nosných částí po dobu 12 let. Boční opláštění bylo tvořeno laminátovými díly. Podlaha byla vyhotovena tradičně z voděvzdorné překližky o tloušť-

Jak mohl vypadat autobus Den Oudsten pro Prahu dle fantazie redakce dokumentuje tato fotomontáž snímku prototypu z Nizozemska. Tento snímek – ať již v originále či ve formě dalších fotomontáží (s ohledem na vývoj projektu) přinášíme i na dalších místech této brožurky. Tato verze představuje provedení, jež se později skutečně objevilo například v Athénách, tedy klasický třídvéřový autobus se všemi dvoukřídlými dveřmi. V rámci dochované korespondence lze tvrdit, že DP o třídvéřové provedení stál, avšak původně měly být přední i zadní dveře pouze jednokřídlé. Foto: Wijnand Keesmaat, grafická úprava: Honza Trn



ce 18 mm, na které se měla nacházet protiskluzová podlahová krytina. Okna se do karoserie již vlepovala, charakteristický design vozidlu propůjčovalo zejména zaoblené čelní sklo, jež mělo i svou praktickou funkci (zabránění zrcadlení světél z interiéru).

Předváděcí a zkušební provoz v ČSFR

Sotva zaschly podpisy na přípravné smlouvě (*letter of intent*), sjel se 1. 12. 1991 do Prahy tým pracovníků z Ni-

zozemska a Kanady, kteří měli zajišťovat hladký průběh přípravných prací v kooperaci se zaměstnanci pražského DP. Jádrem tvořila trojice stálých členů, kteří byli dle potřeby doplňováni o další odborné pracovníky.

Zástupci firmy Den Oudsten se zavázali, že prověří možnost testování jednoho z nízkopodlažních vozů v Praze v průběhu ledna či února nadcházejícího roku (1992). Vyjasňovaly se i kompetence stran řízení budoucí společnosti. Ta měla mít společné řízení tvořené pracovní-





Jeden jediný den se mohli cestující v Praze svěřt prezentačním vozem Den Oudsten B90. Nasazen byl na linku číslo 135. Foto: Jan Arazim

ky Den Oudstena i DP hl. m. Prahy, vedoucí pozice ale měli zastávat pouze zástupci zahraničního partnera. Klíčové profese se měly dočkat proškolení přímo ve výrobním závodě, přičemž se kupodivu hovořilo o školení pouze v Kanadě, nikoli v Nizozemsku, třebaže produkce kanadských autobusů byla značně odlišná.

Základní jmění ze strany pražského DP mělo činit, jak již zaznělo, 36 mil. Kčs. Den Oudsten měl pak přispět svých 54 mil. Kčs. Společným závazkem nově vzniklého podniku mělo být tvoření rezervního fondu (ve výši 5 % základního kapitálu). Tento rezervní fond se měl každoročně navýšit o částku odpovídající 5 % čistého zisku. Samotný zisk měl v prvních dvou letech zůstatvat společnému podniku. K vyplacení podílů akcionářům ve výši min. 50 % mělo dojít až poté, co by čistě jmění společnosti přesáhlo 40 % účetní rozvahy.

Práce na samotné zakladatelské smlouvě ale probíhaly výrazně pomaleji, než se původně očekávalo, přestože nešlo o dokument nijak obsáhlý. V březnu a dubnu 1992, kdy již měla být podle prognóz z listopadu podepsána, si obě strany teprve „pinkaly“ své připomínky. Posunu se podařilo dosáhnout v otázce prezentace jednoho z vyrobených vozů B90 v Praze. Den Oudsten k tomu využil jeden ze dvou vyrobených prototypů

(předváděcích vozů), který v listopadu 1991 pronajal dopravci se složitým názvem *Noord-Zuid-Hollandse Vervoer-Maatschappij*, u něž vůz sloužil pod ev. č. 2069, jež si přenesl také do Prahy. První registrace vozidla proběhla 15. 11. 1991, šlo tedy o vskutku nový výrobek, který měl podle některých zdrojů navštívit kromě ČSFR také další státy, nicméně nizozemské prameny uvádějí testování pouze u lokálních provozovatelů.

Autobus do Československa dorazil dne 16. 3. 1992, přičemž jako místo pro parkování nebyl kupodivu zvolen žádný z areálů DP, ale parkoviště u největšího tuzemského hotelu Atrium v Karlíně, který byl tehdy považován za symbol moderní architektury a luxusu. Jeho stavba začala již ve druhé polovině 80. let a původně ji zastřešoval Čedok s francouzským partnerem. Cílovou skupinou byli zahraniční hosté, což se projevovalo v opulentnosti stavby. Hotel byl otevřen v červnu 1991 již pod novým vlastníkem – americkou skupinou Hilton (ta jej vlastní dodnes) – a byl považován za monument budování kapitalismu v ČSFR. Pro statickou prezentaci nového nízkopodlažního autobusu nemohla být ve své době zvolena reprezentativnější plocha. Poněkud úsměvná je v této souvislosti připsaná poznámka na jednom z archivních dokumentů, ve které pisatel uvádí, že je nutné novinářům sdělit, že za parkování u hote-

lu Atrium DP hl. m. Prahy nic neplatí, aby snad nebyl vyvolán dojem, že DP utrácí peníze za prezentace na lukrativním pozemku.

Pražané se mohli s autobusem blíže obeznámit dne 17. 3. 1992, a to před budovou magistrátu na Mariánském náměstí, kde byl vůz od 9 do 14 hodin vystaven. Poté následovala zkušební jízda pro žurnalisty a politiky, na níž byl distribuován i text tiskové zprávy. V jejím původním návrhu se uvádělo, že prototyp autobusu vyrobený již v ČSFR bude předán k povinným zkouškám ve třetím čtvrtletí roku 1992. Tato textace ale byla zaměněna za „ještě v roce 1992“. Současně bylo slibováno, že autobus bude upraven podle „nároků městské dopravy v Československu a československých předpisů s využitím součástek československých výrobců, pokud vyhoví svou kvalitou.“

Dne 18. 3. 1992 se s vozidlem obeznámili pracovníci pražského DP, a to detailně v garážích Kačerov (dopoledne) a v ústředních dílnách v Hostivaři (odpoledne). Na 19. a 20. března 1992 byly naplánovány prezentace zástupcům DP v dalších městech. První den se měl autobus podívat do Brna, kam byli rovněž pozváni zástupci DP z Bratislavy, Jihlavy, Zlína, Olomouce a Ostravy. Druhý den byl vůz nejprve prezentován v Plzni, kam byla navíc pozvána reprezentace z Mariánských Lázní, a poté ještě v Teplicích, kam obdrželi pozvánku zástupci z Chomutova, Mostu, Ústí nad Labem a Děčína.

Všechny tyto ukázky probíhaly bez zapojení cestujících. Ti se mohli autobusem poprvé svézt až 21. 3. 1992, a to bezplatně v čase od 9 do 17 hodin na lince číslo 135, kam byl vůz vypraven z dnes již zaniklých garáží Libeň. Linková orientace byla nastavena na číslo 135, avšak ukazovala nizozemský cíl Haarlem NZH. Proto byla za čelním oknem a v prvním pravém okně vsunuta ještě klasická plastová linková orientace uvádějící správnou trasu ze Staroměstské na Náměstí Míru, jež byla na boku doplněna cedulí „Zkušební jízda – jízda zdarma“. Prezentace v Praze byla ukončena dne 22. 3. 1992, kdy se – opět staticky – autobus ukazoval návštěvníkům pražského výstaviště v Holešovicích, kde byl vystaven před prosklenou budovou tzv. Pyramidy. Ta byla podobně jako hotel Atrium (Hilton) ve své době symbolem nastupující nové éry architektury a sloužila až do povodní v roce 2002 jako jeden z výstavních pavilonů. Po výstavě v Holešovicích se už autobus vydal po vlastní ose zpět do Nizozemska.

Náklady a objem výroby

Mediální zásah prezentace byl impozantní, slibovaná smlouva ale stále nebyla podepsána, její anglický překlad obdržel Den Oudsten až dne 13. 4. 1992, přesto zvládl poskytnout první připomínky již o dva dny později. Řada z nich vyplývala patrně ze špatného překladu, některé z nemožnosti seznámit se v mezích s československou legislativou (smlouva odkazovala na paragrafy čs. obchodního zákoníku), některé pak byly



Dne 21. 3. 1992 se mohli cestující svézt s autobusem Den Oudsten B90 na lince č. 135. Na snímku vidíme vozidlo na náměstí Míru. Autobus během svého pobytu v ČSFR zvládl i krátké předváděcí turné a ukázal se v Brně, Plzni a Teplicích. Všude ale jen zástupcům dopravních podniků. Cestující zde nevozil. Foto: Jan Arázim



Pohled zezadu na autobus Den Oudsten B90 na lince 135 dne 21. 3. 1992 na Florenci. Za autobusem jsou dobře viditelné unikátní hodiny od akademického sochaře Rudolfa Svobody, které zdobí prostranství před vstupem do metra B od roku 1985. Foto: Jan Arazim

věcného charakteru, například aby bylo možné vklad do společnosti vložit nejen v československých korunách, ale i nizozemských guldech dle kurzu platného v daném čase.

Součástí návrhu smlouvy byly i předpokládané hospodářské výsledky pro období let 1993 až 1997 (včetně), z nichž vyplývalo, že Den Oudsten očekával od počátku ziskovost celého projektu, která se měla postupně navyšovat. Zisk na jeden vůz byl v roce 1993 počítán ve výši 5 600 NGL (89 600 Kčs), v roce 1997 mělo jít již o 27 200 NGL (435 200 Kčs). Prodejní cena měla postupně výrazně stoupat, v čemž byla zohledňována očekávaná inflace. Zatímco v roce 1993 měla být 182 600 NGL (2 921 600 Kčs), o rok později mělo jít už o 199 000 NGL (3 184 000 Kčs), v roce 1995 o 216 900 NGL (3 470 400 Kčs), v roce 1996 o 236 500 NGL (3 784 000 Kčs) a v roce 1997 už o 257 800 NGL (4 124 800 Kčs). Těchto cen mělo být dosahováno za předpokladu zajištění výroby 300 vozů ročně, pouze v roce 1993 se předpokládal nižší objem výroby (212 ks). Do montáže měly být ve větší míře zapojováni českoslovenští dodavatelé komponentů, avšak spíše pozvolna. Hned na startu se očekávalo, že podíl tuzemských dodávek bude tvořit 36 % hodnoty výrobku, zatímco v roce 1997 mělo jít o 43 %, tedy mělo jít jen o mírný nárůst během pěti let.

Důvodem byla skutečnost, že sami českoslovenští pro-

vozovatelé, mezi nimiž pražský DP sondoval, jaký by byl o nový model autobusu zájem, odmítli unisono dodávky vybraných komponentů tuzemské provenience pro jejich mizernou kvalitu, spolehlivost i servis. To se týkalo celého pohonného řetězce – motory a převodovky chtěli dopravci jednoznačně západní provenience (odmítli možné užití motorů LIAZ i převodovek Praga), stejně jako nápravy. To byl ostatně hlavní důvod, proč se oproti původním úvahám, jež pracovaly s cenovkou cca 1,9 mil. Kčs za vůz, autobus o více než milion korun prodražil.

Přesto byly propočty na straně DP hl. m. Prahy vypracovány tak, aby vždy vycházelo, že nákup autobusů vyrobených ve společném podniku bude o poznání výhodnější, než pořízení vozů Karosa B 731. Jelikož ukazatel samotné pořizovací ceny by příliš bil do očí – u Karosy se mělo pro rok 1993 jednat jen o 1,2 mil. Kčs, zatímco u Den Oudstena o ony necelé 3 mil. Kčs –, pracovalo se s náklady životního cyklu. V nich byla pořizovací cena autobusu Den Oudsten kalkulovaná jen jednou, zatímco u Karosy B 731 vzhledem k poloviční životnosti 2x. I tak by pořizovací cena činila u dvou „karos“ jen 2,4 mil. Kčs, proto byl zohledněn očekávaný růst cen do roku 1999 (tj. po uplynutí oněch prvních 6 let provozu), kdy byla předpokládaná cena vozu Karosa B 731 stanovena již na 2,1 mil. Kčs. Tím se cena za „sedmistovky“ vyšplhala v součtu na 3,3 mil. Kčs a v přepočtu na roční pořizovací náklady vyšel vůz Den Oudsten levněji

(250 000 Kčs versus 275 000 Kčs). Předpokládané snížení provozních nákladů činilo 68 %, ve výpočtech se ale pracovalo „umírněně“ jen s 45 %, což představovalo částku 1,9603 Kč na kilometr, zatímco u vozu B 731 se mělo jednat o 3,5642 Kč/km (při nájedzu 50 000 km ročně).

Měsíční kadence výroby měla činit 25 ks smontovaných autobusů B90 ve verzi pro ČSFR. Pouze v prvním roce (1993), jak již bylo řečeno, měl být počet nižší. To bylo dáno pomalejším náběhem výroby, kdy se kvóta 25 ks měla splnit pouze v červnu, srpnu, září, říjnu a listopadu. V lednu a únoru se mělo jednat vždy jen o osm autobusů, v dubnu o 12, v květnu a červenci o 16 a v prosinci o 19. Celkem tedy zmíněných 212 vozů. Na výrobě mělo pracovat minimálně 200 pracovníků DP. Prototyp měl být výrobně předřazen do roku 1992 a schválen do listopadu téhož roku.

Ve zprávě pro představenstvo pražského DP z 24. 4. 1992 se uvádí, že vývoj ceny je natolik příznivý, že došlo ke zrušení původně kladené podmínky na předem specifikovaný a zaručený odběr vozidel. Tato informace ale nebyla pravdivá. Bylo naopak zřejmé, že se odběr 300 vozidel jen pro potřeby České a Slovenské Federativní Republiky, která navíc mířila k rozpadu, podaří jen těžko dosáhnout. Zásobovat další někdejší sovětské satelity se jevílo jako nereálné, protože zde byla kupní síla ještě nižší než v ČSFR. Pozvolna se tak začalo hovořit na straně DP o tom, že by měla část vyrobených autobusů – cca 30 % neboli 90 kusů – směřovat i na západní trhy. Je otázkou, zda byla někdy tato problematika přetřásána i v komunikaci s Den Oudstenem, anebo šlo jen o názory pracovníků DP hl. m. Prahy. Lze si jen obtížně představit situaci, že by chtěl Den Oudsten konkurovat autobusy ze společného podniku s DP své vlastní nizozemské produkci na západních trzích. V oblasti rozdělení teritorií a působnosti jednotlivých podniků (mateřského Den Oudstenu a joint venture s DP Praha) měla zůstat železná opona dál pevně viset.

„Nesplnil dřívější dohody“

Klíčové jednání představenstva DP týkající se plánované smlouvy na založení společného podniku se konalo dne 15. 5. 1992 a jeho závěry byly studenou sprchou. Hned v prvním bodě bylo uvedeno, že Den Oudsten nesplnil dřívější dohody, když mj. nepředložil výroční zprávu, takže představenstvo DP údajně nemělo (po roce a půl probíhajících jednáních) dostatečné infor-



Ostre laděný dopis zástupců společnosti Den Oudsten reagující na rozhodnutí představenstva DP hl. m. Prahy nezakládat společný podnik podle dohod, které se přitom ladily několik měsíců. Zdroj: archiv DPP



Poslední zmínka o autobusech Den Oudsten dohledaná v archivu pražského DP se vztahuje k nabídce z konce roku 1993 na nákup ojetých autobusů Den Oudsten bližší neurčeného typu (zjevně šlo o modely B90) a 20 autobusů Neoplan. DP nákup obou modelů odmítlo.



Tato fotomontáž odpovídá provedení, které bylo popsáno v rámci specifikace z podzimu 1992. Podle ní měly být v Praze vyráběny třídvéřové vozy, jež by měly první a poslední dveře pouze jednodveřilí. Foto: Wijnand Keesmaat, grafická úprava: Honza Tran

mace o této firmě. Současně bylo uvedeno, že navrhované podmínky vzniku společného „es er óčka“ jsou pro DP „zcela nepřijatelné“. Předložený návrh proto nebyl přijat. Současně ale též představenstvo uvedlo, že doporučuje dále o tomto tématu jednat, nepovažovalo však za reálné, aby došlo k získání peněžitého vkladu do navrhované společnosti a souhlasilo se založením společného podniku se vstupním kapitálem pouhých 100 000 Kčs.

V rozhodnutí představenstva se dokonale odráželo to, co někdejší disident a polistopadový politik Jiří Dienstbier tak trefně nazýval českou povahou spočívající v neustálém lavírování mezi Kafkou a Švejkem. Dopravní podnik věděl po celou dobu, jak by měl být základní vklad koncipován a že po odmítnutí vložení předražené budovy bude nutno prostředky vložit ve formě peněz. Akceptoval i požadavky na nákup technologie a dalšího vybavení a intenzivně jednal s bankami o poskytnutí úvěru. Východoevropskou banku v Londýně vystřídala v jednáních nejprve Investiční banka a v dubnu 1992 se hovořilo o dohodě o podmínkách úvěru s Českou spořitelnou. Na druhé straně je nutno říci, že pražský DP po celou dobu přijímal informace získávané z nizozemské strany jako objektivní a zohledňující společný zájem. Předkládané finanční modely návratnosti nebyly podrobeny revizi (v některých přítom byly zjevně

významné výpočtové chyby), až těsně před jednáním představenstva DP byla dodána stručná oponentura z pera Františka Čecha z DP v Mariánských Lázních, který poukázal mj. na to, že informace uváděné v kalkulacích nejsou podepřeny žádnými hlubšími analýzami či doloženými smlouvami s dodavateli klíčových komponentů. Tyto nedostatky ale nebyly plánované dohodě vyčítány, namísto toho představenstvo zvolilo zástupné a lživé argumenty, proti nimž se Den Oudsten v ostře laděném dopise z 25. 5. 1992 ohradil.

Nizozemský výrobce tvrdil, že všechny podmínky dané předběžnou smlouvou z 20. 11. 1991 nejen splnil, ale dokonce šel i nad jejich rámec, když zajistil prezentace vozidla v Praze, vypracoval harmonogram stavby prototypu a pracuje na finální podobě československého provedení vozidla. „Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem můžeme jen těžko pochopit, že (jak je uvedeno v rozhodnutí ze zasedání představenstva DP ze dne 15. 5. 1992) firma Den Oudsten nesplnila dřívější dohody a že podnikatelský záměr je zcela nepřijatelný. Firma Den Oudsten splnila nejen všechny své závazky, ale i ještě více,“ psal ředitel firmy Jan den Oudsten do Prahy. Dementoval rovněž, že by firma nepředložila svou výroční zprávu. Naopak uváděla, že všechny relevantní finanční dokumenty byly DP poskytnuty a že by většina z nich měla být stále ještě v DP. Archivní dokumenty dnes pro-

zrazují, že pražský DP skutečně účetní uzávěrkou Den Oudstenu/New Flyeru v dané době disponoval.

Den Oudsten správně přečetl mezi řádky, že skutečným problémem na straně Čechoslováků nebude ani tak chybějící knížečka s finančními ukazateli, ale fakt, že sami nemají zajištěny peníze, které by mohli do společného podniku vložit. Plán DP na založení společného podniku se vstupním kapitálem 100 000 Kčs označil Den Oudsten bez servítek za zcela nerealistický. Na podnik s takovým kapitálem by totiž žádná banka neposkytla potřebné půjčky.

Přes výše uvedené končil dopis vedení společnosti Den Oudsten smířlivě: „*Náš výrobek bychom stále ještě chtěli československému trhu nabídnout. Doufáme, že naše vzájemní úsilí uplynulého roku a půl nebylo zbytečné.*“

Den Oudsten přišel se zajímavou alternativou. Společný podnik byl ochoten založit fakticky vlastním kapitálem. Do firmy by vložil 3 mil. NGL (48 mil. Kčs) a poskytl by akcionářskou půjčku ve výši 2 mil. NGL (32 mil. Kčs). Vstupní kapitálové požadavky se měly odsunout nákupem určitého vybavení tak, aby bylo možné zařízení, jež není nezbytně nutné pro zahájení výroby, nakoupit již ze zisku společného podniku. Dopravní podnik se měl zavázat, že pronajme společnému podniku za zvýhodněných podmínek opravárenskou halu, a to za sumu

900 000 NGL ročně (14,4 mil. Kčs) na dobu minimálně čtyř let. Dopravní podnik pak bude mít zaručenou možnost investovat do nové společnosti každoročně částku 300 000 NGL (4,8 mil. Kč) po dobu minimálně čtyř let. Po uplynutí čtyřletého období by tedy DP získal akciový podíl odpovídající oněm původně domluveným 40 %. Investice by však byla zcela dobrovolná, takže by podíl mohl být i menší, případně dokonce nulový. Jedinou podmínkou ze strany Den Oudsten pak bylo, aby se DP zavázal k minimálnímu odběru vozidel. Oproti dřívějším požadavkům na 300 autobusů celkově s významným podílem pražského odběru po dobu šesti a později pěti let se tentokrát hovořilo o pouhých sto vozech pro léta 1993 a 1994 pro DP (celkem tedy jen 200 ks). Učiněná nabídka byla naprosto bezprecedentní a vycházela maximálně vstříc pražskému DP coby kapitálově slabšímu článku chystané dohody.

Stavba prototypu začne 5. 1. 1993

Mezi květnem a říjnem 1992 komunikovaly obě strany pouze korespondenčně, teprve 13. 10. 1992 se konala další schůzka v Praze. V mezičase byl ze strany pražského DP návrh Den Oudstenu prakticky bez výhrad přijat. S ohledem na celkové uskromnění plánů měl být připraven nový business plán reflektující snížené počty výroby, jež měl být následně předán bankám, od nichž si hodlal i Den Oudsten na rozjezd českoslo-



Zde vidíme verzi se zadními dvoukřídlymi dveřmi, která se objevila ve formě kresby na jednom z propagačních materiálů k testovacímu provozu v březnu 1992. Pozdější popisy ale uváděly poslední dveře ve verzi pro Prahu jen jako jednokřídlové. Foto: Wijnand Keesmaat, grafická úprava: Honza Tran

V čem bude jezdit nová generace První bude linka 135

Praha (hod) - Nový typ nízkopodlažního autobusu pro naše města a předměstí ponese z největší pravděpodobnosti značku Den Oudsten.

Tato nizozemsko-kanadská firma podepsala zatím předběžnou smlouvu s Dopravními podniky hl. m. Prahy - opravny MHD na výrobu nového typu autobusu, který by splňoval přísné evropské normy na znečišťování ovzduší a přitom poskytoval jízdní a cestovní komfort u nás dosud neznámý.

Dvoudveřový nízkopodlažní model Alliance City se večera poprvé objevil i v Praze před městskou radnicí. Nejen autobusový odborník, ale i početná laická veřejnost měla možnost detailního seznámení se s pohodlným a komfortním vozem. Zaujme široká, prosklená před, podlaha

automaticky snižovaná až na výšku 35 mm od země, moderní design interiéru a například i palubní počítač, kterým řidič mimo jiné mění i údaje na informačních tabulích nade dveřmi. Číslo 135, které nesl i večera předváděný typ, nebylo náhodné. Autobus bude v rámci předvedení veřejnosti v sobotu 21. března nasazen na tuto pražskou linku, aby poprvé prošel „zkušebním ohněm“ běžného provozu na pražských komunikacích.

Podepsání definitivní smlouvy se očekává v polovině dubna. Do konce roku by měly proběhnout všechny potřebné zkoušky a testy. První

řídíčový autobus se silnějším motorem, prostorem pro invalidní vozíky, s životností až 12 let a dalšími změnami přizpůsobenými našim podmínkám by měl z hostivařských oprav vyjet v příštím roce.



Tento moderní Oudsten, který by nahradil v MHD...



Nizozemsko-kanadská firma Den Oudsten před nízkopodlažní autobus Alliance City, který by města Prahy vyrábět s využitím našich součástí MHD v Hostvaři



Nízkopodlažní autobus

V sobotu 21. března budou moci pražští cestující mezi 9. a 17. hodinou na trase linky č. 135 zdarma otestovat nízkopodlažní autobus. Tato akce je výsledkem snahy Dopravního podniku hl. m. Prahy, který se společně s holandským Den Oudsten Group B. V. vbrzku chystá založit společný podnik na výrobu autobusů.

Výška podlahy od úrovně vozovky je za jízdy 350 mm. Ve stanicích se dá snížit až na 270 mm. V ulicích Prahy by se podle odborníků měly tyto autobusy objevit v polovině roku 1993 a do pěti let úplně vystřídat naše Karosy. Doufáme, že pohodlnější, a tudíž i příjemnější nástup do autobusu pomůže vytvořit příjemnější vztahy mezi cestujícími v městské hromadné dopravě.

„Zkušební botu po celohromadné cestující, výrobek Den Oudsten rošerte něhož se ve cestující, výškou schůňají zděření něho podn Oudsten G „společněh dán k po

„To zase chtějí lidem tahat peníze z kapes.“ rozcíloval se v sobotu kolem poledního pán na zastávce autobusu MHD na Florenci a v ruce žmolal desetikorunu. Nepotřeboval ji, nepotřeboval dokonce ani normální jízdenku, nízkopodlažní autobus pro městskou dopravu, který by měl ještě letos začít vyrábět společný podnik Den Oudsten DP Praha, jezdit totiž na lince 135 zadarmo. Na nedostatek zájmu cestujících si nemohl stěžovat a dlužno říci, že se drtivě většine líbil. Co nejvíce? V širokých dveřích žádné schody, podlaha prakticky na úrovni chodníku, v přední části se mohou klidně narovnat i dlouhání, kteří jinak musejí v našich dopravních prostředcích jezdit jako skřenci, poměrně tichý chod, jízda po pražských ulicích, jejichž povrch uváděl holandského řidiče v úžas, bez problému. Už aby to bylo...
sts
Snimek: VP - Spousta



První nízkopodlažní městský autobus holandské firmy Den ve stanici obkružuje "výpravou", aby se cestujícím lépe podařilo nastupovat. V roce 1993 by se měl objevit v Praze.

FOTO J. M.



Instavila včera v Praze městský měl Dopravní podnik hlavního města v pražských opravárnách. Foto ČSTK — Michal Doležal



Foto: LD — M. DVORÁKOVA

...m ohněm procházel v sobotu den na lince 135 pražské Dopravy autobus Alliance City nizozemsko-kanadské firmy Den Group. Moderně řešená nízkopodlažní vozidla, do níž se vejde 55 stojících a 31 sedících cestujících, má dveře s regulovatelnou výškou. V současnosti již probíhají práce na založení společnosti na výrobu autobusů Den Group a DP Praha. Prototypy těchto autobusů by měl být představen v nejbližších zkouškách ještě letos

Přehlídka denního tisku věnujícího se tematice zkušebního provozu či výroby autobusů Den Oudsten v Praze. Nahoře vlevo vidíme článek „První bude linka 135“ z Českého deníku ze dne 18. 3. 1992, pod ním pak krátký text z Večerníku Praha ze 23. 3. 1992, který se věnoval již samotnému testování na lince s cestujícími. Tentýž den přinesla obsáhlejší text i Lidová demokracie (Překvapení v pražských ulicích). Uprostřed vidíme nepřilíh kvalitní fotografii s krátkým popisem publikovanou v tehdejším deníku Práce dne 16. 3. 1992, nad tímto příspěvkem pak zcela nahoře uprostřed obdobně krátkou zprávu doplněnou o fotografii z Práva lidu ze dne 18. 3. 1992. Titulek „Nízkopodlažní autobus“ měl článek v Metropolitanu ze dne 20. 3. 1992. Článek „Společně od podlahy“ pak publikoval Večerník Praha již v předstihu před testovacím provozem, konkrétně 12. 3. 1992.

SPOLEČNĚ OD PODLAHY

Chystá se výroba nového typu městského autobusu

Ještě letos předat k povinným zkouškám prototyp nízkopodlažního autobusu pro pražskou městskou dopravu vyrobený již u nás a od příštího roku novým typem obnovovat vozový park DP v Praze i jinde. Takový je cíl pražského Dopravního podniku, který je den ode dne realnější. V současné době probíhají totiž závěrečné práce na přípravě zřízení společného podniku s holandským partnerem na výrobu

autobusů Den Oudsten Dopravní podnik Praha. Městský autobus by se vyráběl v areálu opraven MHD Dopravního podniku v Hostivaři. ■ Pokračování na str. 2



a příští rok by se měl již vyrábět, a použít v pražské hromadné dopravě. Přestože cena předváděného typu dosahuje skoro tři milióny korun, zatímco dosud používané karosy jsou o třetinu levnější, má Alliance City nejméně dvoj-

sít stanice. Nevidomí by to jistě ulehčilo.

Robert Vanek, nizozemský řidič, který s autobusem po Praze jezdí: „Povrch pražských ulic to je hrůza. Na tom se podvozek každého vozidla musí za dva

Překvapení v pražských ulicích

násobnou životnost a podstatně nižší provozní náklady.

Včera si ho náhodní cestující (jezdilo se zdarma) při zkušebních jízdách pochvalovali:

A. K., 23 let, prodávačka, na mateřské dovolené: „Jezdím s kočárkem pražskou MHD je utřený, ale dnes jsem naložila i vyožila kočárkem bez problémů sama, protože řidič mi spustil schůdky až k chodníku.“

V. K., 73 let, důchodce: „Potřebuji cházet do francouzské hote, ale do tohoto autobusu jsem nastoupil i vystoupil bez problémů.“

L. B., 17 let, student: „Mělo by to hlá-

řky zničit. Úzké uličky, prudké zatáčky či stoupání našemu autobusu nevadí. I když je delší než karosa, s kterou jsem zde i též jezdil, je snáze ovladatelný.“

Jan Hrabánek, gardie Libeň, s autobusem MHD jezdí už 25 let: „Měl jsem možnost najet s „holandanem“ stovky kilometrů. Je to nádherné vozidlo, jak po motorické, tak i interiérově stránce. Až dostane ještě třetí dveře a zvětší se prostor pro kočárky či invalidní vozíky, bude to ideální vozidlo pro Prahu.“

Po Praze se autobusem Alliance City vozil JAROSLAV MIKES

venského 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,“ věstil 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 neprozrezivění vozové skříň. Fakturace měla probíhat do 14 dnů od dodání každého z vozidel.

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 nepodařilo 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 nechtěti Dopravního podniku učinit vymahatelný závazek. V prosinci 1992 a v lednu 1993 navštívili Prahu zástupci dvojice nizozemských bank (*Netherlands Investment Bank* a *Internationale Nederlanden 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 potvrzu-



Autobusy Den Oudsten ve verzi B96 se dostaly do ČR až jako ojeté. V roce 2012 si šest vozů pořídily ČSAD Autobusy Karlovy Vary. Foto: Ing. Zdeněk Kresa



Autobusy vyráběné po roce 1992 již měly upravenou délku i převisy. I přední dveře tedy bylo možné koncipovat jako dvoukřídlé. Foto: Ing. Zdeněk Kresa

je, 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 kon-

strukce 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.

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, již byl společně s dalšími výrobci součástí, se nedokázala vyrovnat s ekonomickou recesí první poloviny 90. let a její ambice se ukázaly jako přehnané. Slepeneč společnosti 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 našly nové vlastníky a pokusily se o restart. Britský Opter 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 přimnout 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 člankových 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 dvoudřevové 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.

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 společ-



Dva ze tří pražských autobusů Neoplan N 4014/3 byly smontovány v roce 1994 a 1995 v Praze. Ani tento námět na kooperační výrobu ale neskončil úspěšně. Na snímku sekunduje vozu ev. č. 3003 autobus Karosa B 741 ev. č. 6078, jež byla rovněž vyrobena v roce 1995. Foto: Roman Vanka



Nízkopodlažních autobusů ve větších sériích se Praha dočkala až od roku 1996, kdy začal nákup autobusů Karosa-Renault Citybus, které pak průběžně s nákupem vysokopodlažních Karos běžely až do roku 2004 (později jako Irisbus Citybus 12M). Celkem bylo pořízeno 321 Citybusů délky 12 m a v letech 2001 až 2004 ještě 53 vozů člankových (Irisbus Citybus 18M). Na snímku vidíme vůz ev. č. 3005 z první série z roku 1996. Foto: Honza Tran

ně 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 pozeňnaného věku 92 let a zemřel 29. března 2023.

Ačkoli záměr společného podniku s DP Praha nevyšel, do České republiky si nakonec autobusy Den Oudsten

přeje jen našly, 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, další pak u 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 měly navázat (avšak nenavázaly) další. Zde se však jedná o již jiný příběh, který si zaslouží vlastní zpracování.

Tulipány pro Prahu – Příběh výroby autobusů Den Oudsten v DP Praha

Autor: Libor Hinčica

Vydal časopis Československý Dopravák (www.cs-dopravak.cz) v rámci nakladatelství MH Development s. r. o., Sládkova 2988/27A, 702 00, Ostrava 1 v roce 2024.

ISBN: 978-80-906347-6-3

Všechna práva vyhrazena! Neprošlo odbornou jazykovou úpravou.

Fotografie na titulní straně: Výřez z fotomontáže prototypu autobusu Den Oudsten v hypotetickém provedení pro DP Praha, pakliže by byly použity dvoukřídle přední dveře. Foto: Wijnand Keesmaat, grafická úprava: Honza Tran

Fotografie na zadní straně obálky: Titulní strana nikdy neuzavřených kupních smlouvy na nákup už pouhých 200 vozů Den Oudsten B90, jež se měly vyrábět v Praze. Společný podnik, která je uveden jako prodávající, nebyl nakonec nikdy formálně založen a celý projekt skončil nezdařen. Zdroj: archiv DPP

KUPNÍ SMLOUVA

uzavřená dle § 409 a násl.
obchodního zákoníku č. 513/91 Sb.

mezi

prodávajícím : Den OUDSTEN DP Praha spol s r.o.
adresa: tel.:
IČO : fax :
Bankovní spojení:

a

kupujícím : DOPRAVNÍ PODNIK HL.M.Prahy , a.s.
A U T O B U S Y , odstěpný závod
Haštalská 27, pošt.schr. 6, 110 15 Praha 1
tel.: fax :
IČO : 064 009
Bankovní spojení: KB Praha 7, č. ú. 3003 - 071
Zastoupeným :

1. Předmět smlouvy, cena, množství

Předmětem smlouvy je dodávka 200 ks městských nízkopodlažních třídvéřových autobusů Den Oudsten Alliance dle technické specifikace, která je nedílnou součástí této smlouvy.

Cena : Množství :

2.950 tis. Kčs 100 ks

3.100 tis. Kčs 100 ks

Nižší uvedená cena platí pro prvních 100 dodaných autobusů.

Uvedené ceny jsou pro obě smluvní strany závazné a nelze je dodatečně měnit.

Uvedené ceny jsou konečné ceny pro kupujícího, tj. včetně daně, bude-li se na nákup uvedených autobusů vztahovat.



9 788090 634749