



Z fotografa majitelem

Fanda veřejné dopravy a také hudebník – to je Michal Kouba z Plzně. Obě záliby propojuje modrobílý autobus Karosa ŠL 11.

Linkový autobus Karosa ŠL 11, přezdívaný Ešelka, by mohl vyprávět dlouhé hodiny, stejně jako jeho majitel Michal Kouba z Plzně. Příběh této ešelky je na rozdíl od většiny jejích kolegů, které v sedmdesátých a osmdesátých letech brázdily československé silnice, výjimečný. Zajímavý je i příběh majitele. Jeho život je nejen pracovní, ale také jako stálý koníček spojen s městskou hromadnou dopravou. Po tom, aby sám vlastnil autobus, však původně netoužil. „Můj táta a oba dědové byli řidiči autobusů, této rodinné anamnéze se nedalo uniknout. Ale že bych musel mít vlastní autobus, to

mě nenapadlo,“ směje se Michal Kouba, který se o veřejnou dopravu zajímá od dětství.

Více než dvacet let také fotografuje MHD, převážně plzeňskou. „Jsou to stovky, možná i tisíce fotografií a negativů,“ představuje Kouba svůj archiv. Cesta k vlastnímu autobusu se mu otevřela až v roce 2002. „Dozvěděl jsem se, že plzeňští hasiči prodávají ešelku z roku 1980, která má najeto pouhých osmdesát tisíc a byla na pohled v perfektním stavu,“ popisuje majitel stav vozu, jehož kilometrový průběh by mu leckterý novopečený vlastník bazarové octavie mohl závidět. Navíc Michalův kamarád již v té době vlastnil historický autobus Škoda 706 RTO a Michal Kouba se rozhodl, že půjde v jeho stopách.

Cesta k vlastnictví vozu se však začala komplikovat. „O autobus projevil zájem dobrovolní hasiči z Němčovic na Rokycansku, kteří jej chtěli použít na natáčení videoklipu. Ten jim měl vydělat na novou stříkačku. Dostali přede mnou přednost, ale z natáčení nakonec sešlo. Tak jsme se dohodli, že mi autobus odprodají. Vozidlo, ač jinak



Autobus, který konstrukčně vznikl v polovině šedesátých let, dodnes udívá ergonomií. Současné řidiče možná udiví vltmetr, baterií a dobíjení, naopak tlakoměr ukazuje stav vzduchové soustavy. Pokud by autobus měl vzduchu nedostatek, není schopen zabrzdít.



Ešelka krátce poté, co ji současný majitel zakoupil. Sice kompletní a s malým nájездem kilometrů, ale dlouhé stání se na ní podepsalo a Michala Kouba čekala nemála práce.



Autobusy řady Š ve své době držely krok se světovou konkucí. To třeba znamenalo, že se motor přesunul pod podlahu. Předcházející řada RTO ještě stále vycházela z konstrukce nákladních aut a měla motor vpředu. Novébusy snížily nejen podlahu pro nástup, ale i hlučnost.



Sedačky odpovídají uspořádání linkového autobusu. Městské provedení mělo stejná sedadla, nechyběly však tyče na držení pro stojící cestující, míst k sezení ale bylo méně a autobus n troje dveře. Zájezdová provedení naopak disponovala pohodlnými sedadly s vysokými opěrkami



Nezbytnou součástí retro jízdy jsou staré cedule. Tato odkazuje na již neexistující plzeňskou autobusovou linku. Třída Budovatelů svůj název již dávno ztratila, nyní je Francouzská dělnická čtvrť Karlov (mimořádně pojmenovaná po Karlovi, synovi zakladatele Škodovky Emila Škody) pro jistotu zaniklá celá.

v zachovalém stavu, však cestu k novému majiteli absolvovala na podvalníku. „Dlouhé stání se na autobusu podepsalo. Jak jsem se dozvěděl, jeho poslední akcí byly moravské povodně v roce 1997. Od té doby nejezdil.“

Michala Kouba tak čekala oprava zpuchřelých silentbloků, zatuhlých brzd a palivové soustavy. Poté autobus úspěšně absolvoval technickou kontrolu a mohl vyjet na silnici. Michal jej jako plzeňský patriot upravil do stavu, v jakém stejné vozy přepravovaly cestující na linkách MHD. „Dvoudveřové autobusy ŠL 11 nejsou typickými vozidly městské dopravy, nejvíce jich provozovaly podniky ČSAD, na městských

linkách jsme se setkávali převážně s třídvéřovou variantou, přezdívala Ešelka. Ta měla troje dveře a automatickou převodovku. Můj autobus má pětistupňový manuál,“ doplňuje technické údaje majitel.

Jedna z prvních jízdy mu hned ztila televizní slávu. „Zúčastnil jsem se natáčení jednoho z dílů pořadu Osudy velké okamžiky. Ten přibližoval tragické chvíle z naší historie, v našem případě plzeňský patriot upravil do stavu, v jakém stejné vozy přepravovaly cestující na linkách MHD. „Dvoudveřové autobusy ŠL 11 nejsou typickými vozidly městské dopravy, nejvíce jich provozovaly podniky ČSAD, na městských

Ve vřavě autobusu stejného typu dy zahynulo sedm lidí včetně řidiče. Osud vozidla Michala Kouby se naštěstí vyvíjel jinak. Modrobílá rosa absolvovala mnoho výletů nejen po České republice, ale i do zahraničí. Nejdále se ešelka podívala do polské Krakova, cestu samozřejmě zvládla jedině závady.

A jak reagují účastníci z různých zemí na to, že je vozí veterán? „Ti z chudší země to berou jako normální, proti podobně starými autobusy jezdí do a ti z vyspělých zemí jsou většinou těšeni, že jedou zajímavým vozidlem,“ popisuje majitel. Na naší poslední okružní cestě se ešelka parkuje v Praze. „Vybuďovali jsme s kamarády ve Svitavách v prostorech bývalých kasáren muzeum dopravy, takže ešelka je sřechou ve společnosti dalších historických autobusů a trolejbusů,“ uzavírá naše povídání Michal Kouba.



Dvoustranu připravil Vlastimil