



Čerstvě dokončený Karlštejnbus půzval i na Hradčanském náměstí v Praze



První otevřený Robur LO 2500 alias Karlštejnbus na snímku z jara 1967

## Karlštejnbusy Vzhůru ke hradu!

**O Velikonocích roku 1967, které tehdy připadly na poslední březnový víkend, zažil městys Karlštejn pozoruhodnou událost. Od dolního parkoviště u Berounky nahoru ke hradu poprvé vyjel červeno-krémový otevřený autobus Robur LO 2500 s označením berounského dopravního závodu ČSAD.**

Československá státní automobilová doprava neboli ČSAD měla tehdy monopol na veřejnou autobusovou přepravu, a tak dostala za úkol vytvořit linku, jež by motorizované návštěvníky vozila od veřejného parkoviště nahoru ke hradu a případně i zpět. Prájedz obcí Karlštejn už byl totiž v té době soukromým motorovým vozidlům zakázán.

Vedení ČSAD KNV Praha, pod něž spadaly dopravní závody ve Středočeském kraji,

rozhodlo, že Technický a zásobovací závod (TZZ) v Satalicích na severovýchodním okraji Prahy upraví pro tuto linku tři malé autobusy Robur LO 2500 východoněmecké provenience.

Zadání obsahovalo tyto hlavní požadavky: snadný a rychlý nástup a výstup cestujících, dobrý výhled na hrad během jízdy a možnost fotografování, v případě deště možnost rychle nasadit střechu.

Řešením byla výrazná přestavba karoserie: z osmnáctimístného uzavřeného autobusu se stal otevřený vyhlídkový vůz pro tři desítky pasažérů. Podvozek s rozvorem 3,27 m vybavený vzduchem chlazeným benzínovým čtyřválcem OHV o objemu 3345 cm<sup>3</sup> a výkonu 70 k (51,5 kW) spojeným s pětstupňovou převodovkou zůstal nezměněn, zato karoserie prošla radikálním řezem.

Její délka 6,5 m se nezměnila, přišla však o střechu i boční a zadní okna, zůstala jen čelní stěna a kompletní spodní polovina levého boku i zádě. V pravém boku bylo vytvořeno šest svislých otvorů umožňujících snadný přístup k šesti příčným průběžným lavicím s opěradly a koženkovým čalouněním.

Před každou řadou bylo příčné trubkové madlo, jež se v případě potřeby dalo vysunout nahoru a zajistit. Madla se tak proměnila v oblouky nesoucí jednoduchou



Na levém boku karoserie byly jen dveře pro řidiče, zde ještě bez rámu okna



Rodinný snímek všech tří Karlštejnbusů pořízený patrně v létě roku 1967

plátěnou střechu bez postranic. Coby ochrana proti jarnímu či letnímu dešti muselo stačit.

U vstupních otvorů v pravém boku karoserie byly sklopné schůdky, které zpočátku u prvního vozu řidič ovládal ručně pomocí mechanismu s ocelovými lankami, kladkami a ráčnou. K tomu ovšem musel vystoupit a obejít vůz.

Záhy byl systém zdokonalen pneumatickým ovládáním z místa řidiče. K motoru byl přidán kompresor poháněný klínovým řemenem od klikového hřídele, dva vzduchové válečky schůdky zvedaly, jeden válec je spouštěl. Do soustavy byl zařazen vzduchojem a ovládací ventil umístěný v dosahu řidiče na palubní desce.

Po prvním červeno-krémovém voze, jehož prvním řidičem byl tehdy tříadvacetiletý Hubert Tam, následovaly v sezóně 1967 dva další Karlštejnbusy v modro-krémovém a zeleno-krémovém zbarvení. Ty měly nově rámeček u okénka na dveřích řidiče i spolujezdce, který dodatečně dostal i jejich starší sourozeneckou.

Zpočátku linka mezi dolním parkovištěm a obrátkou u hradu fungovala jen o víkendech, až v plné letní sezóně jezdily Karlštejnbusy i ve všední den. Připomeňme, že od roku 1967 až do konce září 1968 byla v Československu volná jen každá druhá sobota, až poté byl zaveden pětidenní pracovní týden následovaný dvoudenním víkendem.

Jízdné bylo lidové: jízdenka pro cestu nahoru stála 2 Kčs (dětská polovina), zpáteční 3 Kčs. Trasa vedoucí přes místní část Budňany byla dlouhá asi 1,5 km, jízdu nahoru a dolů zvládl otevřený Robur za čtvrt hodiny i s nástupem a výstupem cestujících.

Vozy měly standardní převodové ústrojí, stoupání ke hradu většinou zvládaly na první rychlostní stupeň a vzduchem chlazený motor se přitom pořádně zahřál. I když byly Karlštejnbusy přestavěny z malých autobusů vyrobených před rokem 1965, měly už novější provedení motoru s tlakovým



Jen částečnou ochranu před deštěm poskytovala jednoduchá plátěná střecha

mazáním a tlakoměrem oleje na přístrojové desce.

V letní sezóně byla na hradě pořádána divadelní představení, zejména oblíbená „Noc na Karlštejně“, a v tom případě autobusy pendlovaly až do pozdních nočních hodin. Přes den obvykle jezdily dva proti sobě a třetí fungoval jako posilový. Řidiči v prvních letech provozu vybírali jízdné, až později byl zaveden prodej jízdenek na dolním parkovišti a spolu s řidičem jezdil i průvodčí.

V obci Karlštejn bylo zavedeno omezení rychlosti na 30 km/h, což při jízdě dolů řidiči často nerespektovali a místní národní výbor (tehdejší obdoba obecního úřadu) si na to opakovaně stěžoval u ČSAD i u Veřejné bezpečnosti.

Karlštejnbusy pravidelně jezdily od Velikonoc do konce září až do podzimu 1976. Pak prošly v Satalicích generální opravou,

na svoji trasu se však už nevrátily. K provozování linky bylo třeba zvláštní povolení, které už se nepodařilo obnovit.

Po čase byly vozy odprodány do tří různých míst, jeden z nich – červeno-krémový – byl v roce 1980 odkoupen za 12 000 Kčs pro jednotku Československého svazu požární ochrany v Netřebicích u Nymburka.

Původně plánovaná přestavba na hasičský speciál se nakonec neuskutečnila a zanecháno vůz skončil ve stodole v sousední vesnici. Díky tomu se dodnes dochoval v prakticky původním stavu a jako jediný z trojice Karlštejnbusů zažívá od roku 2000 druhé mládí, tentokrát coby rádně registrovaný a obdivovaný veterán.

*Jan Tuček*

Foto: archivy Františka Kusovského  
a Jaroslava Douší



Červeno-krémový vůz se jako jediný dochoval a je registrovaným veteránem



Otevřený Robur LO 2500 dokáže poskytnout radost z jízdy třiceti cestujícím