

Trakčan Kardák - první pardubický šotouš ?

Až doposud jsme se domnívali, že historicky prvním pardubickým šotoušem byl inž. Karel Fouse. Ovšem nejnovější bádání nás dovedlo k dosud neznámé osobě prvního pardubického šotouše Trakčana Kardáka. Při bádání o jeho osudech jsme našli i mnoho zajímavého o další zapomenuté postavě tramvajové historie – ing. Ištván Banányim.

Trakčan Kardák se narodil někdy v letech 1905-1910 v Sarajevu a do Pardubic se dostal spolu s inž. Banányim (technikem firmy Ganz) v době první světové války. O Kardákově věku můžeme jen spekulovat na základě toho, že inž. Banányi do přihlašovacího lístku při své registraci na četnické stanici připsal ke svému jménu větu „*plusz egy Magyar kis bunkó Kardak Trakczan*“, což volně přeloženo značí „plus jeden malý maďarský blb“. Dá se tedy předpokládat že Trakčan byl tehdy neplnoletý a zřejmě projevoval známky mentální poruchy. Tato porucha ovšem mohla být jen zdánlivá a v podstatě se zřejmě jednalo o postižení šotouštvím, tehdy ovšem ještě neznámým a nepopsaným.

Nejasné je také proč označil malého Trakčánka za Maďara. Sám inž. Banányi sice byl rodem Uher, ale od dětství žil ve Vídni a s firmou Ganz spolupracoval právě především v rakouské části monarchie jako technik zajišťující ožívování nově dodaných tramvají. Už Trakčanovo jméno avizuje jeho jihoslovanský původ a naše bádání nás v tom utvrdilo. Trakčan byl totiž synovcem Stojana Jakotyče, jehož jméno je s pardubickou malodráhou pevně spojeno téměř po celou dobu její existence. Matkou malého Trakčana je totiž Jutrenka Kardak-Jakotyčová, sestra Stojanova. Její manžel Blaholjub Karkak byl počátkem dvacátého století správcem tramvajového provozu v Sarajevu, kam tehdy ještě mladý a pohledný Ištván Banányi pravidelně dojížděl jako servisní zástupce firmy Ganz. Trakčan Kardak je tak s největší pravděpodobností plodem tohoto internacionálního přátelství Jutrenky a Ištvána. K tomuto předpokladu nás vede především to, že potom co Blaholjub Kardak tragicky v roce 1913 zahynul při zkušební jízdě nově dodané tramvaje Ganz, na které

předtím Banányi opravoval brzdy, malý Trakčan byl svěřen do opatrovnictví právě Banányimu a Jutrence.

Bohužel poklidný život v Sarajevu nevydržel nové rodině dlouho. S vypuknutím první světové války byl Banányi povolán koncem roku 1914 do armády a to nejprve administrativním omylem k středomořské flotile, kde v hodnosti *Linienschiffsleutnant* (Poručík bitevní lodě) sloužil na lodi Szent István v Pule. Klidná služba na stále zakotvené a ještě ne zcela nedokončené bitevní lodi nedaleko od rodiny Banányimu vyhovovala. Ovšem potom co bylo zjištěno, že je tramvajový elektroinženýr, byl v prosinci 1914 spěšně odeslán do Haliče, kde dostal za úkol ve Lvově prozkoumat možnost využití tamních tramvají ve vedení války. Během zimy a jara 1915 vypracoval několik návrhů, z nichž nejbližší k realizaci byla *Straßenbahn Jagdverbandes*, tedy tramvajová stíhací jednotka, využívající husté sítě tramvají ve Lvově ke stíhání do města proniknuvších nepřátel. V květnu 1915 ale při zkušební jízdě stíhacího prototypu *Drapiežnik* (Dravec) došlo vlivem vysoké rychlosti cca 35 km/h k vykolejení na Tržním náměstí. Neovladatelná stíhací tramvaj zranila několik trhovkyň z místní tržnice a také samotného poručíka Banányie. Byl propuštěn z armády a vrátil se zpět ke svému chlebodárci – tedy firmě Ganz – opět na místo externího technika. Protože i ve Lvově byl stále příslušníkem námořnictva, byla mu při odchodu co výslužby propůjčena hodnost *Korvettenkapitän* (Korvetní kapitán). Teprve tato informace nám také vysvětlila, proč Banányimu v Pardubicích někdy žertem jeho známí maďarské národnosti přezdívali *bicegő Kapitán* – tedy kulhavý kapitán. Velice zajímavou postavu Ištvána Banányie bude ještě nutno dále prozkoumat. Jeho zmapované osudy prozatím končí jeho odchodem z Pardubic počátkem dvacátých let dvacátého století. Kam přesně odešel není známo, víme jen, že z nástupnických států rakousko-uherské monarchie si nejvíce oblíbil právě Československo. Své krátké, ale intenzivní nasazení v armádě i svoji multijazykovost (hovořil plyně maďarsky, německy, srbsky, chorvatsky, polsky se slovenským přízvukem a česky s polským přízvukem) mohl například výhodně využít v tajných službách mladého československého státu. Možná se o něm časem dozvíme víc...

Pokud máte dojem, že jsme zapomněli na hlavního hrdinu – na Trakčana Kardáka, nebojte – nezapomněli. Jeho osud je spjatý s jeho (biologickým) otcem i s tramvajemi. V době Banányiovy vojenské kariéry dlel stále malý Trakčan u matky ve služebním bytě tramvajové vozovny v Sarajevu, který ji zůstal po manželovi. Tramvaje tak měl na očích prostě od kolébky a není divu, že jeho chování tím bylo doživotně ovlivněno. Ještě v Sarajevu stihl při opakovaných útěcích z domova projet všechny místní linky tramvajů. Řidiči ho navíc znali jako šéfova syna a tak mu umožnili občas i něco navíc – přeložit na konečné kladku či zvonit při jízdě na zvonek. Zlom v Trakčanově životě nastal v květnu 1915. Když jeho matku dostihla zpráva o Banányiově zranění během zkoušek stíhací tramvaje, zařekla se Jutrenka, že tramvaje už nikdy vidět nechce. Není se co divit – v roce 1913 ji v tramvaji zahynul manžel, o dva roky později pak málem otec jejího jediného dítěte. Nechtěla riskovat, aby i Trakčan se svou láskou k tramvajím jím jednou obětoval svůj život a rozhodla se přerušit vztah s Banányiem a odstěhovat se na ostrov Hvar, když se předtím ubezpečila, že na ostrově je kritický nedostatek elektrické energie a zavedení tramvajů tam absolutně nepřipadá v úvahu. Bohužel když jela na ostrov zařídit formality, z přístavu v Pule konečně vyplula na panenskou plavbu už dokončená bitevní loď Szent István. Během cvičných střelb zasáhla posádka bitevní lodi omylem příbřežní parníček *Jadranska zvijezda* jedoucí na Hvar, který si spletla s cvičným cílem. Všichni pasažéři i posádka byli zachráněni záchrannými čluny ze Szent Istvánu - ovšem až na Jutrenku. Ta v domnění, že za střelbou ze Szent Istvánu stojí zhrzený Banányi, volila místo záchrany v armádním člunu osamocenou plavbu jen se záchranným kruhem směrem přes moře k Itálii. Existují očitá svědectví o pomatené ženě, která v různých místech Itálie vyzývala kolemjdoucí k celosvětovému zákazu tramvajů jako vražedných strojů, ale zda se jednalo o Jutrenku není prokázáno.

Jutrenka Kardak byla námořnictvem nakonec označena za jedinou oběť potopení lodi *Jadranska zvijezda* a Trakčan byl tak najednou sirotkem. Nyní již korvetní kapitán v záloze Banányi se ovšem zachoval jako chlap a malého Trakčana si osvojil a přijel s ním hned na svoji první misi po návratu k firmě Ganz – tedy do Pardubic. Bylo to asi i nutné, neboť chlapcův strýc Stojan Jakotyč měl malého

Trakčana už za pár dní hlídání plné zuby a svému velkému vzoru a učiteli Františku Křížíkovi si na to dokonce postěžoval v dopise z 10. srpna 1915.

Trakčan Kardak se v Pardubicích rychle aklimatizoval – sice mu chybělo teplejší jihoslovenské počasí, ale už opět bydlel ve vozovně a měl kolem sebe své milované tramvaje. Navíc chvíli po příjezdu Banányie s chlapcem přibyl v zimě 1915/6 do Pardubic i Stojan Jakotyč, který se ujal řízení stavby podjezdu u vozovny. Když nebohý Stojan spatřil na nádraží chlapce, kterého se doma v Sarajevu tak rád zbavil, propadl dokonce dočasnému záchvatu trudnomyslnosti. Trakčan už ale byl o něco samostatnější a ačkoliv strýc po skončení prací na podjezdu zase odjel, po válce se nakonec opět do Pardubic vrátil a Trakčana prakticky přijal za vlastního.

Trakčan Kardak byl bohužel pro historiky šotouš-projízďeč a nikoliv fotograf. Na rozluštění čeká jeho šoto-notes, kde zapisoval ve zkratkách a navíc směsicí maďarštiny a chorvatštiny nasazení tramvajů na linky i zajímavé události z provozu. Notes obsahuje i několik šoto-básní, z nichž se částečně podařilo rozluštit jen dvě – *O krásné modré tramvaji* a *Kardany, kardany, proč je tramvaje nemají?* Ovšem jezdila v Pardubicích někdy nějaká modrá tramvaj? Jestli ano, je to zatím o ní jediný doklad.

Objevení osobnosti Trakčana Kardaka ovšem nastoluje mnohem víc otázek, než kolik jich zatím dnes umíme zodpovědět. Například nevíme, kdy a kde zemřel. Není ani známo, zda v dospělém věku pracoval u pardubické malodráhy, či zda snad byl uznán mentálně neschopným práce v drážní dopravě. Jeho stopa mizí za druhé světové války, kdy zároveň se zprávou o jeho zmizení máme dochované svědectví, že od té chvíle se výrazně zlepšil duševní stav jeho už více než šedesátiletého strýce Stojana. Má snad strýc prsty ve zmizení synovce? Nevíme. Není ani známo, zda tento potomek maďarského otce a chorvatské matky někdy získal občanství Československa. Máme pouze dva doklady, kde je jeho příjmení psáno počestěle - tedy s dlouhým á po d. Jeden z toho je návštěvní lístek z ústavu pro choromyslné profesora Daňka v Horním Jelení. Bohužel lístek z roku 1928 je vyplněný poněkud chaoticky a tak není poznat, zda Kardák

navštívil Jakotyče nebo to bylo naopak. Druhým dokladem je pak ručně psaná volná roční jízdenka na všechny linky tramvají (mimo noční linku X) z roku 1926. A opět otázka – jaká to byla noční linka? Dosud jsme o ní neměli ani tušení.

Poslední dvě otázky kolem Trakčana Kardáka už nejsou vysloveně jen historicko - badatelské:

- dosud uváděný nejstarší nadšenec inž. Fouse byl původem Slovák, Kardák Maďaro-chorvat, první hlavní inženýr malodráhy F. Baumarkt byl Němec, druhý inž. Banánaiy vídeňský Maďar, třetím byl Chorvat Jakotyč. Což nenajdeme v historii pardubické malodráhy, vzniklé sice za Rakouska, ale v téměř čistě českém městě ani jednoho opravdového Čecha? To bychom se na to podívali!
- poslední otázka je vysloveně mystická a esoterická. V posledních letech je celkem jasně prokázáno, že Trakčan Kardák se reinkaroval do pardubického šotouše, známého pod zkomoleným jménem Kardan Trakčák. Je to vůbec možné?