Bylo mi ctí aneb Vzpomínání na hradecké kolegy Karla a Láďu

Jako nebe a dudy, jako voda a oheň nebo jako legendární slovenská herecká dvojice Milan Lasica a Július Satinský. Asi tak bych začal svou vzpomínku na dva hradecké kolegy, kteří mají víc rozdílného než společného, kteří ale především zásadním způsobem ovlivnili můj profesní život na dráze. Jedná se o Karla Auerswalda a VladimíraOváka. Dovolte na následujících řádcích malé odlehčení od palčivých problémů naší železnice a od tragických mimořádných událostí letošního léta a ohlédněme se za prací na dráze dvou strojvedoucích s velkým „S“, kteří si aktuálně již užívají zaslouženého důchodu...

Karel Auerswald je svým znamením Vodnář, narodil se v roce 1952 a 1. 9. 1967 nastoupil v Hradci Králové do učení v MTH (Mechanizace traťového hospodářství). V červenci 1970 zaklepal na vrata lokomotivního depa v Hradci Králové, aby prošel nejprve tradičním čtyřměsíčním „kolečkem“ v dílně. Poté se stal kandidátem strojvedoucího na parních mašinách, po necelé dva roky působil jako topič, aby mezitím v září 1971 vykonal zákonité zkoušky na strojvedoucího. V roce 1976 si Karel rozšířil znalosti o M (motorovou) trakci a byl tak jedním z nemnoha kolegů, u kterého se v Doplňkovém osvědčení v části 7 objevila všechna tři písmena – tedy M, E a P.

Tento rodák z Chomutic nedaleko Ostroměře *(vsuvka pro české vlastence a milovníky historie: Chomutice jsou spojeny s existencí tvrze Radeč, odkud pocházela slavná rodina Radeckých z Radče – z této rodiny se nejvíce proslavil maršál Josef Václav Radecký z Radče, vítěz v italských bitvách u Custozy a Novary z let 1848 a 1849)*, od 80. let minulého století bydlící na Trutnovsku, zůstal Hradci Králové věrný celý profesní život. V jeho kartě poznání se objevilo na dvacet autorizovaných lokomotivních řad – všech, které byly tehdy u ČSD na východě Čech v oběhu. Když jsem se Karla ptal, jaká byla jeho nejoblíbenější mašina, odpověděl téměř bez váhání, že Brejlovec. Protože já sám se neřadím mezi drážní pamětníky, vybavuji si Karla především z posledních let, tedy na elektrických lokomotivách řad 162, 163 a 150.2, ale i z časů, kdy se v hradeckých turnusech krátce objevila i plzeňská Esa 362.

Většinu profesního života setrvával Karel letmo, a tak vykrýval potřeby hradeckého depa, čemuž odpovídal i široký záběr poznání tratí (zajížděl často s lokomotivami na opravy do Šumperku, Zvolena či na zkušební okruh do Velimi). V posledních letech, už zařazený v turnusové skupině, vozil převážně rychlíky relace Hradec Králové–Praha, objevil se se spěšnými a osobními vlaky i v Týništi a v Chocni. Na dráze působil i poté, co nastoupil do řádného důchodu. Skončil na vlastní žádost k 28. únoru 2021, tedy po 50 letech a půl roce navíc. Neuvěřitelné!

Láďa Sovák by si ve vší pokoře nikdy nepřál, aby se o něm psalo, proto jsem původně ani nezískal jeho základní životopis. Souhlas s uveřejněním článku jsem ale od něho nakonec obdržel. Je znamením Střelec, narodil se v roce 1953. Celou profesní kariéru zasvětil jen motorům – řady 810, 814, 714, 704 … Ale také párám, neboť právě zde uvedenému Karlovi dokonce na parních mašinách topil. Láďa jezdil nejraději Českým rájem na lokálce 511A z Hradce Králové přes Jičín do Turnova, v pracovní dny vozil dopolední motorák do Chlumce a noční víkendový do Pardubic, poslední léta zajížděl i z Jičína přes Kopidlno do Nymburka a přes Sadskou do Poříčan. Na dráhu nastoupil 1. 7. 1972 a ze zdravotních důvodů skončil ke dni 31. 8. 2020, tedy po více jak 48 letech aktivní služby. LáďuOváka bych asi nejlépe přirovnal k proslulému doktoru Štrosmajerovi z legendárního seriálu Nemocnice na kraji města – odborník na slovo vzatý, milovník žen a života, tak trochu filozof, který si nikdy na nic nehrál, až na dřeň upřímný a patřičně přisprostlý, což k nádražáckému řemeslu rozhodně patří.



***Vladimír Sovák** – po práci v civilu během své nejoblíbenější činnosti. Fotografie uveřejněna s laskavým svolením hradeckého kolegy Josefa Poce*

Hradečtí kolegové tuší, že Láďovy slavné bonmoty zde uveřejnit nemůžeme pro přemíru vulgárních slov, přesto jsem jednu hlášku vybral. Pochází z léta roku 2016, kdy jsem s Láďou vykonával poznání na lokálce z Hradce do Turnova. Jeli jsme motorovou jednotkou řady 814 a před vjezdem do zastávky na znamení v Cerekvici nad Bystřicí si Láďa pod knírem zabrblal: *„Fuj, tady jsou sami vošklivi lidi, tady nebudu zastavovat!“* Samozřejmě v něm nakonec převládla nádražácká čest a pro cestující zde zastavil.

I přes řadu rozdílností obou strojvedoucích, a to jak z hlediska jejich postav, autorizací na lokomotivy či tratí, na kterých nejčastěji jezdili, mají mnoho společného. Pojila je láska k dráze i neuvěřitelná skromnost, kdy v souvislosti s ukončením pracovního poměru u Českých drah nestáli o velké ovace, poslední točení či velkolepé rozlučky. Své místo na mašinách přenechali mladším kolegům, odešli nerozhádaní a v tichosti tak, jak jim velí jejich charakter.

Já ale vím, že poděkovat Karlovi a Láďovi musím – za sebe a snad i za ostatní. Za ty nekonečné hodiny přesčasů odpracované pro našeho zaměstnavatele, za miliony najetých kilometrů a ještě více v pořádku přepravených cestujících, za ty lekce lidskosti, za Láďova peprná vyprávění s cigaretou v ústech, kdy jsem se smíchy popadal za břicho. Především hluboce smekám, že Karel vydržel u dráhy přes půl století a Láďa jen o dva roky méně.

Děkuji osudu, že jsem měl možnost se s oběma kolegy setkat při svých strojvůdcovských začátcích v Hradci Králové. Přeji oběma, ať prožijí důchod ve zdraví a pohodě, ať s láskou vzpomínají na dráhu, když ještě bývala kompaktní a plná činorodých lidí...

Kamil Bureš



*Kolega **Karel Auerswald** – dne 24. 2. 2021 na lokomotivě 150 215-2 ve stanici Týniště nad Orlicí, kde během své předposlední směny čeká na odjezd do Třebechovic pod Orebem*