

Na »našich« drahách.

(Dojmy z výstavních výletů).

Vypravuje se o některých semenech, že sta let v zemi leží, čekající na příznivý okamžik, aby mohla vzklíčit. Takovým semenem jest i naše touha po samostatnosti, vládnouti sami sobě ve všech oborech lidského snažení, vědění, práce. My také jako to símě kdesi na skále a suchopáru čekáme na příznivou chvíli osudu, který nás zaplaví úrodnou prstí blahobytu, čekáme namnoze s pohledem nadšeně do výše upřeným, s touhou v srdcích, zápalem v nitru, a tuze často nevidíme, že ta naše horoucí touha potřebuje, aby tělem učiněna byla, jako všechno na světě, práce mozku a rukou. Uznávají-li dnes někteří Němci, že nad ně vynikáme v různých oborech umění, písemnictví a j., musíme my zase uznati, že jsou celé lány lidské činnosti, ve kterých jsme pouhými diváky, ba příživníky, ve kterých nejen že nevynikáme, ale zcela nepochopitelným způsobem se vši činnosti vzdáváme. Toho u Němců, alespoň dnešních, není. U nich přímo za ponížení by se pokládalo, aby někdo řekl: na tohle my nestačíme, tohle pro nás není. A nejen Němci, ale kterýkoliv z národů, kteří stojí na vyšším stupni kulturním, by nepřipustil, aby některý celý obor, zasahující vlivně v jeho život, byl úplně spravován cizinci, řízen tělem, duchem cizím, ba krajně nepřátelským. I prostřední člen takého národa by sobě řekl, že jest podobný stav nedůstojný národní cti, škodlivý jeho prospěchům, a bylo-li by přinést oběti, zajisté že by neváhal a usilovně pečoval o to, aby byl pánem na své půdě. — Jak zcela jinak u nás. U nás jsou širé obory lidské činnosti, kde se nám o vládě, ba ani o spolupůsobení ve vládě ani nezazdalo.

Jedním z těch oborů jsou naše dráhy. Nenajde se hned tak široké pole veřejného působení národního, které by leželo více ladem, kterého bychom si méně všímali, nežli naší činnosti dopravní. I nevidomý vidí, že tu vládou zcela a neobmezeně cizinci. My, kteří do roka dáme vydělati drahám veliké miliony, ba kteří jsme do jista i majiteli značného počtu jejich cenných papírů, tudíž do jisté míry spolumajiteli drah, my na ně nemáme ani dost malého vlivu.

Nechci dnes ukazovati, že jsme toho vlivu už hodně mohli míti, kdyby v čele našeho zemského výboru, zemského železničního stavebního úřadu, bylo dosti lidí podnikavých, zkušených, s obchodním rozhledem, lidí, kteří by usilovali o samosprávu všude tam, kde česká hlava myslí, česká ruka pracuje, a kdybychom si byli ponechali správu našich 85⁰/₁₀₀ zemských peněz stavěných drah ve svých rukách. Dnes čilý ruch vzbuzený oběma pěkně provedenými, hromadně navštěvovanými výstavami Hořickou i Pardubickou jinou oživuje myšlenku, i považuji za svou povinnost na ni upozorniti.

Od samého počátku obou výstav jsme pozorovali, že dráhy, v jejichž oblasti výstavy leží, nedovedou ovládati dopravu výstav-

ního obecenstva. Co se podařilo při velkých výstavách v Praze, ve Vídni a jinde, nebylo lze docílit při dopravě do a z Hořic i Pardubic. Vlaky namačkány proti všem předpisům, cestující se derou o místa, jako když kdysi v Stromovce na koňskou dráhu obloha otvírala stavidla, deštníky se lámou, děti křičí, cestující stojí proti všemu řádu na plošinách vozů, na nádražích u pokladen jde o život atd. atd. — Proč? Protože rozhodující činitelé jsou cizinci. Nepravím tak proto, abych proti nim obracel hněv obecenstva. I oni mají nejlepší vůli zameziti vše, co by mohlo způsobiti nejmenší nepořádek, a vše podniknouti, aby se doprava rozvíjela hladce bez nepříjemných srážek s obecenstvem, noviny anebo dokonce státními nadřízenými úřady. Ale dokud budou v čele tak českých drah, jako jest na př. Ferdinandova, Severozápadní nebo Česká severní, státi cizinci, dokud bude jejich neznalost jazyka českého přímo stupněm, po němž do výše se ženou, dokud český úředník bude u českých drah jen pro nejhorší, nejnebezpečnější místa na trati, jen pro službu pariů, a dokud naše uvědomělé obecenstvo, naši rozumní politikové, tatíkové draze vystudovavších synů, budou se na toto hospodářství jen klidně dívat, dotud nebude líp, dotud nepřestane nepořádek na »našich« drahách. Neboť jest přirozeno, že tak vysoce živý organismus, jako jsou dráhy, nelze spravovati z dálky jako stroj. Tu jako u hrudi člověka třeba ucho nastavit a naslouchati tlukotu jeho nitra. A jak mají znáti ředitelé drah ve Vídni, Liberci, Praze, kdy, kde bude třeba sesílit počet vozů, vlaků, když jim jejich okres počíná býti známým teprve tam, kde začíná drahá němčinka, jak mají znáti, kde zasáhnout v komplikovaný stroj, když o všem se jim teprve s míst podřízených musí podávati obšírné zprávy. Jak mají správně disponovat, když veškerý život a ruch v Čechách a na Moravě znají jen z německých novin, ve kterých ovšem bylo o obou výstavách tolik zpráv, jako v českých o ústecké. Tak na př. nebylo 15. a 16. srpna, o dvou po sobě následujících svátcích, mimo opatření, pro jiné dny sváteční učiněná, ani nejmenší připraveno, ač každý, kdo jen poněkud zná vznětlivou, náladě lehce přístupnou duši našeho lidu, mohl očekávati, že zdařilá výstava, každým číslem novin chválená, hne kde kým. Ale ovšem, kde pak bychom siněli žádat, aby různí ti páni ředitelé, inspektoři atd. se chopili i takové četby, jako jsou české noviny. Jak mají pak znáti, že život na obou výstavách předčí život na tak mnohé výstavě s hlobozným křikem ve Vídni zahajované, a že tam jmenovitě v neděli jde o život? Bez štulců z podřízených míst by vzali rozum do hrsti, a ptali se, stačí-li na takové množství obyčejné dopravní prostředky? Jak dnes se obstarává veřejná doprava o velikých návalech, o tom nelze mluvit jinak nežli o experimentech. Naše generální inspekce — ústav, jehož existence po zařízení ministerstva železnic není beztoho přemnohým dosti jasná a odůvodněna — by zde měla velmi vhodné pole pro své působení. Kdyby dráhy chtěly a úřednictvo smělo a mohlo, slyšeli bychom pěkné věci.

Jeden z úředníků, s kterým jsem se náhodou sešel v přeplněném voze, vypravoval zcela otevřeně, že pouze železné kázní, ve které zřízení jsou udržováni, jakož i jejich neuvědomělosti a kastovnímu duchu, který se v uniformovaném sboru udržuje, mají správy drah co děkovati, že se obecenstvo nedozví, jak téměř denně se zahrává s jeho bezpečností, a jak jmenovitě na horských svazích za velkých návalů se hraje přímo va banque: dojede-li vlak, dojede, nedojede-li —? Beránek, který sejme hříchy s beder správy, vždycky se najde.

Chceme-li tedy, aby bylo líp, musíme se snažiti, abychom měli na správy drah trochu více vlivu, nežli máme nyní. Dokud je budou spravovati cizinci, kterým je život v Čechách španělskou vesnicí, nebude jinak. V tom směru bychom měli zasadit páku. Každý ve svém oboru. Především je třeba, aby jednotlivec žádal na každém zřízení, aby mu dal na českou otázku českou odpověď. Zastaralý stesk — řekne mnohý — ale právě v té věci jsou u nás přímo neuvěřitelné poměry, předsudky a strachy. Lidé upřímně čeští hovoří na dráze německy kde s kým. Jen takovou chabostí, ať horšího nedím, je možno, že Severozápadní dráha má na př. ještě dnes v r. 1903 zavedeny oficielní tlumočníky. Spěcháš-li a potřebuješ-li nutně nějakého vysvětlení, zřízenec, který ti nerozumí, má povinnost dovésti tě k jinému, který ti sice dá nejpěknější vysvětlení, jenže tobě zatím, nežli tlumočníka vyhledali, ujel vlak.

Korporace, obce atd. nechať neústupně trvají na tom, aby v českých stanicích byl český personál, a korespondence alespoň zevnitřní aby byla jen česká. Mnohý odpoví, že si dráhy v tom ohledu dělají, co chtějí — ale čí vinou? Především našeho obchodnictva, které jest v tomto ohledu absolutně netečné. A jistě by stačilo malé napjetí sil, aby právu byla zjednána platnost. Jsou potom dráhy u nás, kterým posud nenapadlo psáti jinak než německy, ač mají houfy úřednictva, které obě řeči výborně ovládá. Stanice musí každý přípis český překládati do němčiny a naopak přípisy od ředitelstva došlé z němčiny do češtiny.

Rovněž měli bychom usilovati o to, aby ředitelstva drah se usídlila v našich městech, v českém prostředí, jehož vliv i na úředníky něm. národnosti jest vždy zjevný. Dnes ani zemské lokální dráhy nemají někdy ředitelstva v Čechách, a ovšem nemají pak ani správu českou. Tak nám ubíhá značná část zemských peněz do ciziny, neboť daně platí každá dráha v místě ředitelstva a jen 40% z celého obnosu připadá obcím, kterými probíhá. Staročeši opomenuli svého času tyto příjmy zcela zemi zajistiti, a dnes čekat nápravu znamená věřit, že země stojí a slunce se točí.

Důležitost této věci roste s velikostí dráhy, o kterou jde. Jenže my dovedeme sebou hnouti jen v obraně. Na ofensivu jsme opravdu takými Slovany, jak nás Kollár a Šafařík vyličili. Smíchov, který při sestátnění České západní dráhy ztratil ředitelství, mohl by vypravovati, jak mnoho ztratil tím, že ředitelství se přestěhovalo do Prahy, ačkoliv zvláštní body sestátnovací smlouvy mírnily ránu

mu zasazenou. Jak účinná a plná čilosti byla jeho defensiva. Ale o tom, že by se někdo staral, aby nás budoucně nestihla podobná škoda anebo abychom si zajistili, že se při rozmnožení ředitelstev vezme ohled na naše města, není ani slechu. Všechny otázky, týkající se drah v království Českém a i v zemích sesterských — trochu těch lokálek vyjímaje — odpočívají v svatém pokoji. Ještě že dovedeme posílat do Vídně petice, aby si už přece se sestátněním těch nejdůležitějších drah pospíšili. Je-li však důležité starati se o sestátnění, je stejně, ba víc důležité starati se, co bude potom, neboť budou-li příští ředitelstva v Liberci, Chebu, Teplici, Jihlavě atd., bude nám sestátnění velmi málo platno. Podobné chyby těžce se napravují, a proto, ač se dnes zdá, že celá věc v klidu odpočívá, neměla by se pouštět se zřetele, abychom si v čas zajistili, že nebudeme mít z dlouholetého usilování o postátnění škodu, a že jsme nepracovali pro — Liberec. Jest jisto, že při sestátnění o toto město především veden bude boj. Liberec jsa dnes sídlem inspektorátu dráhy Severozápadní — tolik asi, co podřízeného ředitelstva — už tím samým jest několik honů před námi. Proto by měla naše města raději dříve bedlivě uvažovati, co a kdy by se dalo činiti. Při vlivu, čilosti a oblíbenosti Němců nahoře bude třeba napnouti síly, aby i náš prospěch byl alespoň slušnou měrou uhájen. Jmenovitě pro Hradec Králové nebo Pardubice by mělo býti pracováno — za staročeské »vlády«, kdy bylo sestátnění Severozápadní dráhy skoro skutkem, bylo už rozhodnuto pro Hradec. Nevím, zdali dovedeme nyní to veliké sousto uhájiti čili znova vymoci.

Naše města mnoho v nedávných dobách toužila po tom, aby je vláda oblažila posádkou. Jaký zápas rozvinul se svého času o sídlo budoucího krajského soudu v západních Čechách, co už bylo řečí a agitací o obchodní komoru pro východní Čechy — o železničním ředitelství však ani slechu. Chce-li někdo vidět, co umí železn. ředitelství, nechť se zeptá Nymburka, měl-li by dnes kanalisaci, vodovod, jatky, krásné procházky, střední školu atd. takřka bez přírážek? Hradec Králové nejen že stal by se sídlem složitého ústředního úřadu, se kterým znova se rozhojní počet intelligence i obyvatelstva vůbec, umístění žel. ředitelství v českém městě mělo by zajisté i vliv na obchod i průmysl východočeský vůbec, neboť jako všude, i zde osobní styk mnoho váží (snazší dohodnutí v nejrůznějších otázkách vůbec, úprava a zřízení nových tarifů, stavba, výstroj stanic, úprava rozličných spojení, počet vlaků, jejich rychlost i určení zastávek, otázky personální atd.). S žel. ředitelstvím, více než s jakýmkoliv jiným úřadem, přibyla by do města celá legie různých zřízenců, kteří měsíc jak měsíc tisíce svých příjmů rozsejí všemu poplatnictvu. Města, jako Přerov, Bohumín, Břeclava, Česká Třebová, Pardubice, Hradec Králové, Choceň, Louny atd., mohou vypravovati o vlivu železničních uzlů na rozvoj veškerých poměrů.

Nehledě k nepříznivé politické situaci, která rozhodne, nebu-

deme-li na stráž, má Hradec stále ještě proti Liberci mnohé výhody, a z těch některé trvalé. Především jest uzlem, kde se stýkají 2 hlavní trati, Libercem prochází pouze jedna z nich; Hradec i jeho soupeř mají po 5 liniích, Liberec má však 2 hlavní a 3 pobočné, kdežto Hradec 4 hlavní a jednu pobočnou. Hradec bude po sestátnění středem 5 tratí státních drah, Liberec jen 2. Tento jest na obvodu, onen ve středu svého budoucího okresu. Mimo to jsou otázky bytové, drahotní, v Hradci mnohem příznivější. I vojenské kruhy budou pro Hradec, hlavně že leží blíž obávanému sousedu, kdežto Liberec, jsa těsně u dobrého našeho přítele, nemá pro obranu říše významu.

Bylo by ovšem nejlíp, kdyby bylo možno říci — jako při moravské universitě: aby mohla býti česká, musí býti i německá — ale to u dráhy nelze. Nepochybuji sice, že by vídeňská vláda, při vzorné ochotě, s jakou se přání německá podporují, ihned nastavěla nových tratí každou roklí kolem Liberce, jen aby jich byl dostatečný počet, ale situace severočeského emporia jest příliš nepřízniva. Trati, které by mu mohly býti přiděleny, jsou: Závídiv (Seidenberg) Josefov-Pardubice, Liberec-Tannwald-Grünthal, Chlumec-Turnov s odbočkami, celkem velice málo na samostatné železniční ředitelství, jmenovitě srovnáme-li počet kilometrů těchto linií s ředitelstvím pražským, plzeňským a j.

Kdyby tedy v Rakousku ještě bylo možno věcně rozhodovati, bylo by pro nás dobře. Proto že však tomu tak není, bylo by žádoucí, abychom — a nejen město Hradec Králové samo — usilovně žádali nejen sestátnění Severozápadní a Státní dráhy, ale zároveň i ředitelství v českém městě. Ty dvě mouchy musí padnout jednou ranou. Upřímně řečeno, když vidím, jak malý, mizivý je nyní vliv českého národa ve Vídni, raději bych viděl, aby sestátňovací akce spala dál. Sice to dopadne jako s naší universitou a možná ještě hůř.

Končím. Mnohý řekne, že celá věc není nová a samozřejmá. Ale u nás vždy se držíme jen na povrchu otázek, málo se učíme pronikat k jejich nitru. Dnes vidíme už na př. chyby, které učinily vedoucí naše kruhy při akci vodní, kterou pomáháme nejdříve Němcům, pak teprve sobě. Zákon jsme vymohli, ale na jeho přesné stilisování a zejména na prováděcí nařízení jsme zapomněli. Tak zrovna by mohlo býti při sestátňovací akci. Poněvadž pak vím, jak se těžko a s obětmi podobné základní chyby napravují, sděluji s veřejností myšlenky, které se mi namanuly, když jsem v přeplněném, nečistém, zastaralém, nepohodlném voze, zmořen a znechucen dojel, abych se »kochal« dojmů výstavními.

Václav Horák.