

## Hospodářství na zemských železnicích.

Napsal Václav Pramen.\*)

V každém z posledních zasedání sněmu král. Českého zavzněl pravdivý, bohužel, stesk, že budování zemských drah nižšího řádu, s mnohými nadějemi slibně započaté, nijak nevyhovuje očekávání, které choval každý, komu leží na srdci hospodářský rozkvět naší vlasti. A není ani valné naděje, že by v letech příštích mohlo býti jinak.

Stalyť se hned při prvních krocích chyby, které nyní těžce, ba skoro nemožno bude napravit. Ačkoliv dříve, než — po štýrském vzoru — poprvé rozhodnuto: »stavme,« byla zvolena sněmem zvláštní komise, která by se o přípravných krocích radila, přece se zdá, že se přihlíželo především jen k tomu, aby se dráhy projektovaly, a že zcela optimisticky se pohlíželo na budoucí finanční efekt těchto podniků, na zúrokování velikých poměrně kapitálů, jež zde země investovala, a že, vyšetřoval-li se výnos, nebylo přihlíženo k tomu, jaké budou stálé výdaje dopravní, co by mohlo na ně působit, aby byly co možná nejnížší, a co by se mělo hned předem zabezpečit,

---

\*) Z dopisu autorova redaktorovi: »Od prvního počátku, kdy jsem se dostal se zemskými drahami ve styk, jsem jako člověk, kterého těší rozkvět naší země, spolu s mnohými stejně smýšlejícími, přímo roztrpčen, vida denně, jak se hospodaří. — V pravém slova toho smyslu se nám pouští žilou a to důkladně, a nikdo se neozývá, nikdo nepoukazuje na neutěšené příčiny, které zavinují, že upadají naše dráhy a s nimi i naše finance. Ba naopak, vím určitě, že jeden z největších našich listů denních hlasy podobné spíše utlačuje, a na sněmu neslyšet nežli všední věčně se opakující fráse. A přece se jedná o eminentní náš prospěch. I odhodlal jsem se upozorniti na příčiny, proč se u nás ani nejlepší věc nesetkává se zaslouženým úspěchem. — Víím, led je tuhý, neprolomí se najednou, ale věc se dostane alespoň do diskuse a ta bohda neutuchne, až konečně budeme pány tam, kde jsme se panství samochťíc vzdali.«

aby nic nemohlo zkřížiti blahodárné záměry sněmu a působiti škodně, nepříznivě.

Zemský sněm, resp. zmíněná komise, rozhodl se sice se značným nákladem postaviti řadu drah a rozhodnutí své pospíšil uvésti ve skutek pílí a rychlostí uznáníhodnou, která u nás ve věcech veřejných ne vždy se jeví, ale učiniv tak první krok který byl ovšem správný, neodvážil se učiniti i krok druhý s ním souvisící, z něho vyplývající, bez něhož onen je namnoze pochybený a valně ztrácí na ceně. Země vydala miliony, rozpočet obtížen ročně velikými sumami, se všech stran, jmenovitě z krajín chudších, železnic dosud postrádajících, se žádá, aby se pokračovalo — a všeobecně se uznává, že pokračování je nutno — a přec není viděti, že by rozhodující kruhy hleděly odčinit první chybné kroky, které, ač na terénu nezvyklém omluvitelný, přece dnes bijí do očí a hlasitě volají po nápravě, že by zasahovala zkušená ruka, která by dovedla kapitál nejen investovat, ale i využítkovat a z něho těžit. Je to u nás všude v malém a je to ve sněmu, zemském výboru ve velkém.

I. Přikročuje k vylíčení chyb, které se po náhledu pisatelově staly, musím na prvním místě uvéstí přílišnou rozkouskovanost celé akce, nedostatek jednotného plánu stavebního. Jak zřejmo z tratí dnes vystavěných, nebylo prvotního rozvrhu, nestavěly se dle plánu podepřeného ohledem buď na budoucí výnos, buď na podporu rozvoje celých krajů. Obyčejně se hledělo jen k jednotlivým okresům, ba i jen městečkům. Skoro se zdá, že ti, kterým bylo rozhodovati, zcela přehlédli, že jsou v Čechách ještě celé širé krajiny, které buď vůbec nemají spojení, buď mají sice spojení s krajinami průmyslně neb tržebně vynikajícími, ale jen s velikými oklikami. Ale velikého projektu se země patrně neodvažovala. A když přece nezbylo než provéstí podnik rozsáhlejší, na př. trať Březnice-Strakonice, Vimperk-Volary atd., provedl se zase jenom po kouscích, které ovšem samy sebou hned byly a budou dražší a jsouce mimo to v rukou různých konsorcií, budou sice časem tvořiti dlouhou, nepřetržitou kolej, ale obchodně zůstanou vždy jen řadou samostatných, menších drah, lokálek, které majíce různá družstva, těžce budou čeliti veliké konkurenci drah hlavních, ať státních, ať soukromých. Že pak i vzdálenému spojení těchto malých tratí v jednu větší dráhu, i kdyby nynější správy souhlasily bez podmínky, vždy bude těžkým závažím prvotní hřích, jasně i z toho zřejmo, že jsou všechny dosud vystavěné dráhy provedeny ne pro velkou dopravu, nýbrž jen a jen jako trati lokální, a to i ty, ze kterých se dle dáv-

ných, soukromníky vypracovaných a zemí později akceptovaných plánů má v budoucnosti zbudovati veliká trať, takže o značnějším rozvinutí obchodu nemůže u nich býti ani řeči.

Předně se staví všechny lokální trati velikými oklikami, takřka od vesnice k vesnici, jen dá-li dotyčná obec alespoň trochu vydatnější příspěvek na stavbu. Věc dala by se omluviti, ba je i na svém místě u trati, kde je pokračování (přeměna ve velkou linii) buď vyloučeno, na př. Jindřichův Hradec-Bystřice, nebo věcí jiných činitelů, nemělo se však rozhodně připustit u tratí, jako je na př. projektována z Loun do Bavor přes Vimperk aneb z Obrnic přes Mladou Boleslav do Staré Paky.

Jako druhou překážku budoucího vývoje dlužno uvést veliká stoupání, zcela nepoměrná ke stoupání na hlavních nezemských tratích, která budou jednou těžce tísnit rozvoj těchto našich podniků a takměř znemožní konkurenci s hlavními tratěmi. Kdežto na těchto jest nejvyšší stoupání 1 : 70, jest na tratích lokálních 1 : 40 (25 *m* na 1000). A to patrně ještě se zdá býti málo, neboť na projektované trati Dolní Bousov-Stará Paka, která je dílcem veliké dráhy projektované v letech 80tých inž. Prokopem a Slavíkem v Ml. Boleslavi z pánve hnědouhelné v severozáp. Čechách do průmyslových krajín sev.-východních Čech, navrhuje se dle zprávy zemského výboru k úspoře výloh stavebních stoupání 30 : 1000 *m*. Jak podobné šetření stavebního nákladu pak trvale na věčné časy působí, viděti na nové dráze podobně stavěné z Teplic přes Litoměřice a Českou Lípou do Liberce, která opatrnými pány rovněž byla stavěna přes hory a doly a která musí každý téměř vlak expedovati dvěma těžkými stroji o veliké síle, které ovšem i krátkými vlaky vrchní stavbu důkladně rozviklají, takže už roční plus na udržování bude velmi značné.

A tak hřích plodí hřích. Nedostatek prvotního, širšího, přehledného plánu ztěžuje provedení velkých výnosných tratí a zdaří-li se tyto postaviti, budou konkurovati těžce a dráže.

I když se přihlíží k zlému stavu zemských financí, jest přece jenom s podivením, že se staví stále jen kratičké linie, mající právě jen místní prospěchy na zřeteli, a že se nepomýšlí a nevyšetřuje trať rozměrů větších, která by zajisté v nedaleké budoucnosti, tak jako veškeré dosud větší podniky železničné v bohatých Čechách, spíše dovedla i oživit kraj i netísniť slabou zemi. Namítne se ovšem, že zákon z roku 1892 a 1893 mluví jen o železnictví nižšího řádu, ale zde platí zajisté: jen chtít, cesta by se našla. Existuje na př.

starý projekt přímého a nadmíru potřebného spojení severovýchodních Čech s Prahou a tím i se západními a jižními Čechami a zeměmi za těmito kraji, a sice od státní dráhy linie Broumov-Choceň přes Král. Dvůr-Nový Bydžov na Poděbrady a Prahu. Ale ovšem, myšlenka byvši pronesena, polekala jen zbytečně i dráhu státní i sev.-západní a dlouho zůstane jen zbožným přáním. Náklady a ovšem i ubozí cestující z celých severovýchodních Čech, chtějí-li do Prahy neb z Prahy, jsou nuceni podniknouti nejdřív procházku buď na Chlumec (z Trutnovska a Jilemnicka) nebo na Král. Hradec (ze Svatoňovic, Červ. Kostelce, České Skalice), nebo konečně až na Choceň úplně s cesty ležící a to z celého Náchodska a Broumova. Náklady musí konati cestu po obou podponách pravoúhlého trojúhelníka, kdežto by ji mohly konati po přeponě. Tak mohutně vyvinutý průmyslový kraj, jeden z nejbohatších z celého království, nemá ve skutečnosti spojení s hlavním městem. Bohatství celého kraje garantuje zcela jiný výnos, než který ještě na dlouhou dobu lze očekávati od našich již vystavěných drah.

Mimo to finanční neúspěch ve všech dosud provedených podnicích oslabuje energii země na nepravých místech. Zůstává alespoň hádankou, proč se neujala země stavby dráhy Jilemnice-Rokytnice, která vedouc krajinou, kde je průmysl doma (Jilemnice, Háje, Jablonec Český, Rokytnice), ne-li hned, zajisté velmi brzo ponese čistý užitek, o čemž svědčí i to, že se našel cizí podnikatel. Koncesse byla před mnohými lety zadána, tuším, hraběti Harrachovi a nebylo nikoho, kdo by se ujal stavby, ačkoliv příklad dráhy Liberec-Tannvald, podobnou krajinou vedoucí, přímo křičel po následování. Tak ovšem, bude-li se sledovati systém rakouský, sestátňovati jen linie pasivní, stavěti jen trati nevýnosné, dlouho ještě budeme smutně pohlížeti na roční bilance.

II. Ale všechno, co zde uvedeno, lze omluviti poukazem na bídny stav našich financí. Chudý sedlák vyráží klín klínem; pomáhá si a dělá, co a jak může. Avšak činitelé, kteří zařizovali a zařizují naši zemskou dopravu, dopustili se jedné chyby, kterou nijak nelze omluviti a na kterou, pokud mi známo, nebylo dosud veřejně poukázáno. Mním svěřením dopravy na našich drahách cizincům.

Na tomto činu, který nelze dost odsuzovati, ukázala se nepřipravenost, nedostatek rozhledu i odvahy našich pánů sněmovníků, resp. zemského železničního oddělení, v plném světle. Sněm se usnesl vystavěti tu onu lokálku, zemská banka zaopatřila peníze, stavba se zadala, dráha postavila, vším vypravila, jak si to různé instance



přály, ale tím byly starosti odbyty. Jmenovitě v prvních letech se patrně věřilo, že rozkvět se dostaví jako na zavolání, a chutě se kuly plány dál a dál, sít se rozvětvovala, délka malých tratí rostla do set kilometrů, a netrvalo by než několik krátkých let a dříve pustý vnitřek Čech vypadal by jako Belgie. Pomalu každé město už podalo petici, modernější vyslali deputace, a jistě by se dle moudrých našich městských hlav nastavělo drah jako silnic, kdyby se nebylo na rozhodujících místech dostavilo rozčarování — vystřízlivění, kdyby nebyla se dostavila nepříjemná skutečnost s doznáním, že takhle to dál nejde. A že k těmto koncům došlo, že se mnoho-slibná, potřebná, ba namnoze nevyhnutelná akce musila přistříhnout vyjádřením hraběte Schönborna, že bude třeba příště více přihlížet k zatížení země, to zavinil po soudu mnoha odborníků především sněm, resp. zemský výbor tím, že nepřevzal dopravu a celé obchodní řízení na všech svých drahách sám, a že ji odevzdal do rukou činitelů, kterým, jak ukážeme, záleží přímo na tom, aby doprava na té oné linii byla co nejmenší, ba vůbec nemožná.

Finanční neúspěch, jež mělo toto svěření cizím drahám v zápětí, má dvojí příčinu:

1. jsou výlohy dopravní větší,
2. jsou příjmy menší.

Co se výloh týče, dlužno především na to ukázati, že každá dráha dopravu provozující dává si za svou správu řádně platiti, a sice buď paušálně (lokálka Velké Březno-Ouštěk 25 *km* ročně 120.000 K) anebo k detailním výlohám, které si napočítá dráha — a ty se dají těžko kontrolovati (kontrola dopravních příjmů a vydání je vůbec velice bolavým místem našeho železn. oddělení) — přiráží se určité procento na účet výloh správních, buď se konečně, jako na př. státním drahám, skutečné výlohy (ovšem důkladně) nahrazují. Uváží-li se, že obnos, i paušální i onen nahrazující drahám jejich výlohy činí často i 10% veškerých režijních výloh, jest na snadě, že při velikém už počtu drah, na kterých by se mohla doprava samostatně provozovat, by tento obnos zajisté kryl vydání s bezprostřední správou spojené.

Jestliže se nyní na pokyny s jiných stran o věci uvažuje, uvádí se jako protidůvod na prvním místě komplikovaná a drahá kontrola účtů kasovních při službě komerciální, která by za okolnosti, že direktních tarifů takřka není, byla dosti jednoduchá a tudíž nenákladná. Dále se uvádí, že by udržování strojů a celého obozu, opravy, rekonstrukce, doprava obozu do dílen, jakož i zřízení dílen bylo příliš nákladné. Ale tu stačí jen poukázati, že i dráhy o menším

počtu *km* mají svoje dílny a že i nyní, dopravuje-li na př. správní dráha porouchaný zemský vůz nebo stroj po své trati, nečiní to zadarmo a nad to si přiráží své režijní procento. Uvádí-li se, že by si pak musily lokálky zaopatřiti mnohem více vozů, dlužno poukázati, že by bylo zjevem jen potěšitelným, kdyby skutečně byl nedostatek dopravních prostředků, a že, kdyby na jedné trati vozy chyběly, mohla by vypomoci trať druhá, a že jsou i zde prostředky (vypůjčení), aby déle trvající kalamity se odstranily. O přechodní nedostatek — třeba po celý podzim — se ani velké dráhy mnoho nestarají.

S velikým důrazem dlužno připomenouti, že dráhy dávají na lokální trati personál již starší, opotřebovaný, vyžadující více pohodlí i šetření, jehož se mu na lokálkách ovšem může dostat, ale vyžadující zároveň většího služného, a dále i to, že za stejných podmínek služebných se osazují různé trati velice různě. Jest ku podivu, že na př. i na tratích sousedních, na kterých je doprava stejně rozvinuta, jako na př. na tratích Mělník-Mšeno (ve správě dráhy severozápadní) a Mšeno-Dolní Cetno (pokračování první, ve správě severní dráhy), kde jest porovnání velice snadné, jsou takové anomalie, že na př. na jedné trati jsou všude úředníci, kdežto na druhé jen podúředníci neb služebníci; na jedné jest každá ze stanic obsazena třemi, na druhé jen dvěma silami. Proč zemský výbor o nápravu nezakročil již dávno, hned po prvních měsících, kdy doprava byla zahájena, a proč, když konečně již zakročil, trpí, aby se jednání tak protahovalo (již déle roku), jest jedním z dokladů, že země snad umí dráhy pěkně stavět, ale neumí je spravovat. Tu zasluhuje zmínky i okolnost, proč obě právě jmenované trati nejsou alespoň pod jednou správou? Nynějším rozdělením, které má trvat až do sestátnění nebo 90 let, trpí i výnos trati i obyvatelstvo. A uskuteční-li vláda vyzvání sněmu z r. 1900, aby nepatrným obnosem zajistila trať Sudoměř-Paka Stará, budou tu dokonce soustředěny 3 lokální zemské dráhy pod třemi správami — dle systému nyní panujícího bez direktních sazeb. A jak se zdáží zemi každá dovolená, každé onemocnění úředníka neb podúředníka! Na výpomoc přidělený úředník má obyčejně 3—4 zl. stálého denního platu, mimo to obdrží diety 3—4 zl., a země zaplatí i režijní příspěvek, takže zástupce stojí obyčejně 8 zl. denně. Dokladů, jak dráhy zemi v tomto ohledu šatí, bylo by možno uvéstí množství. Na přechodních stanicích obstarává obyčejně veškeru službu posunovací, pokud jenom lze, stroj lokálky. Se svým vláčkem je hotov v několika minutách a pak, poněvadž na všech přechodních

stanicích je vždy práce (seřazování vlaků, posunování u skladiště) dost a dost, použije se té síly, která je po ruce a je zadarmo.

A tak by lze bylo do nekonečna uváděti výhody, které by plynuly z dopravy samostatně řízené. Jen ať se vypočítá, mnoho-li se přispívá na inženýry odboru pro udržování tratí, a pak, mnoho-li by byla potřeba a co by stály technické síly pro všechny trati. Jediná snad trať Rakovník-Bečov, Karlovy Vary-Marianské Lázně a pak Strakonice-Volary, Rožmitál-Březnice, by potřebovala zvláštních sil. Pro kratší trati by stačily dvě, tři síly v Praze. A což konečně, když se stane nějaké porušení dopravy! Poškození, byť i nepatrné, trati, vozů, stroje, poranění atd., to už pak, pane Bože, lokálce pomoc! Neboť, co stojí mnohočlenná komise vysoce postavených pánů inspektorů s vysokými dietami, to je obyčejně největší neštěstí, největší výdaj při celé nehodě.

Jsou-li vydání větší, jsou za to příjmy menší, než by mohly být. A nic tomu nenasvědčuje líp než usnesení sněmu, aby byl jmenován komerční referent, kteréžto rozhodnutí sněmu se však stalo teprv nyní, když jsou dráhy již 8 let v činnosti. Myslíme, že bude míti mnoho práce, ba že ani nestačí, ač bude-li se upřímně snažit, aby odstranil vše, co překáží rozvoji obchodu, a zamezil, aby nebyla země spravovanými jí drahami poškozována, jakož i aby vyrovnal rozdíly, které existují mezi jednotlivými drahami na úkor dotyčných krajů. Je to známá věc a i ve sněmu bylo na ni poukázáno, že jsou tarify namnoze příliš vysoké, že silně diferují, takže, je-li sazba na některé lokální trati pro zboží II. třídy za *km* 2 hal., je na druhé 1 6, kdežto na hlavní trati 0 86, 0 90 hal. atd. V jiných třídách jsou rozdíly ještě větší, ba někde jsou tarify lokální trojnásobné proti tarifům hlavní dráhy. Tím se ovšem množství zboží od dopravy vzdaluje, poněvadž obecnstvo seznavší poměry vrátilo se zase, když to poměry silniční, počasí atd. dovolují, ku starým, lacinějším způsobům dopravy. Sněm dříve často resolucemi usiloval o snížení tarifů, ale jakmile sám dosáhl moci určovat sazby, vyšrouboval je až do nemožností. A to právě tam, kde se má pomoci nejzanedbanějším krajům! Že se tím výnosu tratí nepomáhá, hospodářský rozkvět krajiny nepodporuje, leží ovšem na bíledni.

Co řečeno o dopravě zboží, platí i o dopravě osob. Kdežto na hlavních tratích za rychlejší jízdu jest obyčejná sazba 2 hal. za *km*, platí se na zdoluhavé, křivolaké lokálce až 5 hal.

Ale nejhorší věcí jest cizácká správa, bohužel, i tam, kde se jedná o konkurenci lokální trati s trati hlavní. Jest přímo nepo-

chopitelně, jak se mohla někdy doprava svěřit právě tomu činiteli, který je nucen všemožně se vynasnažiti, aby lokální trať umožnil. Vizme jen na př. lokální trať Strakonice-Nepomuky, která tvoří konkurenční linii Strakonice-Nepomuky státní dráhy. Zboží, které půjde od Vimperku po zemské dráze do Strakonic, mělo by se přirozeně dále dopravovati opět po zemské dráze, ale poněvadž dopravu obstarává stát, jde zboží po státní trati. Ještě horší jsou poměry na lokální trati Mělník-Mšeno-Dolní Cetno. Aby neztratila česká severní dráha na své trati Všetaty-Dolní Cetno transporty uhlí pro trať Mšeno-Dolní Cetno (2 pivovary, cukrovar) a neobdržela jich přímá trať, zemská lokálka, snížila tarify tak, že do stanice na př. Vrátno-Lobeč je veze oklikou o 23 *km* delší, a přec laciněji.

A co konečně říci o mělnickém překladišti, které mělo nejkrásnější chance rozvinouti se na mohutný vnitrozemní přístav a bylo by jistě předstihlo mnohé ze starších, již dávno kvetoucích labských překladišť? Již dnes, ač je veřejné dopravě odevzdáno teprve v roce 1897 a je zařízeno nejprimitivnějším způsobem, ač se činí vše možné, aby se náklady od něho odvrátily, roste způsobem přímo netušeným. A jak by se poměry teprv utvářily, kdyby je měl ve své správě obchodník, který by náležitým vystihnutím poměrů dovedl z něho učiniti, čím mělo býti od prvopočátku: střediskem všeho obchodu mezi Polabím severně od Litoměřic, celým středním a severozápadním Německem na Labi se strany jedné, a mezi průmyslovými a bohatými kraji severovýchodních Čech se strany druhé!

Ale ovšem k tomu by bylo třeba jednoho: pozemštit je, nešetřit nákladů, třeba by do milionů vedly (vrátily by se brzy), a zařídit z něho stanici vystrojenou všemi moderními prostředky dopravními. Podporovat jeho rozvoj brzkým vystavěním dráhy Sudoměř-Stará Paka, převzetím přiléhajících zemských drah a ovšem i překladiště samého do zemské správy a pak — přenechat jeho rozvoj Pánu Bohu. Jeho poloha jako překladiště dosud nejdále do vnitř země posunutého je tak výhodná, spád celých severovýchodních Čech k Mělníku již nyní a jmenovitě po vystavění dráhy Mělník-Stará Paka je tak přirozený, že i pak, až po letech zřízeno bude překladiště pražské, by zde byla doprava ve dne, v noci neutuchající. Obrovský ruch na překladištích děčínských je tohoto tvrzení nejlepším dokladem. Náklady sem investované by se při řádném obchodním a dopravním vedení nevyplácely (jako při ostatních zemských podnicích) než až jednou v daleké budoucnosti, ale jistě



v nejbližší již době. Vždyť i dnes za poměrů, že neutěšenějších nelze si skoro mysliti, kdy se o rozšíření známosti tohoto překladiště nikdo ani nestaral a kdy i vodní poměry na podzim r. 1899 a 1900 byly silně abnormální, stoupla doprava z desítek vagonů ročně na tisíce.

Ale vizme jen, jaké jsou dnes na tomto beze vší pochyby nejdůležitějším zemském dopravním podniku — poměry. Především stanice, skladiště, tarify, úřady, pokladny dráhy zde vůbec neexistují. Poblíž Mělníka u Labe jsou kratičké tři koleje, na které přijede vlak, odvěsí několik vozů, a loďař, který se dříve již musil na vzdáleném nádraží mělnickém informovat, kdy vozy asi dojdou, zjedná si cizí, v manipulaci necvičené lidi, aby mu náklad vyložili na loď. Neboť zřízenců dráhy zde vůbec není, vyjímaje občas jednoho dohlížitele. Když je zboží naloděno, přijede stroj znova a vozy odveze. Poplatky dopravné se musejí vypláceti na stanici Mělník severozápadní dráhy a zde dlužno i zapraviti dosti značný příplatek 6 korun za vagon (dopravné k Labi za vzdálenost 2·7 *km*). Z toho je zřejmo, že zasílatel, chce-li zprostředkovati dopravu k překladišti, musí míti na Mělníce svého jednatele, t. j. dopravné se o jeho provisi zvýší, dále, že smí poslati zboží jen tehdy, má-li dříve ujednáno, zdali a kdy — na den přesně — bude na překladišti čekat loď, která by zboží odvezla. Na dlouhou dobu napřed se smlouvy s loďařem uzavíratí nesmějí, neboť se stalo, že zatím voda na Labi klesla, loď nemohla přijet nebo tolik naložit, kolik zamýšleno, zboží musilo nazpět na mělnické nádraží, a zasílatel mimo ztrátu času, eventuelně nedodržení lhůty, platil i značné poenale za zpoždění vozů. Jinak by se měla věc, kdyby se zboží jako všude jinde mohlo složit buď na zemi (kamení, uhlí atd.) anebo do skladiště — ale to by ovšem mohlo podporovati vzrůst překladiště.

Hůře než malá voda, která se neobjeví nenadále, jest, když nastane rozvodnění a zboží stojí ve vozech na mělnickém nádraží. Za každou hodinu se musilo severozáp. dráze platit 40 hal. Obnosy takto ztracené šly do tisíců, a sice přes zřejmé a jasné ustanovení dopravních řádů, že, brání-li zboží dopravovati vis major, nemají se po pět dní počítati poplatky skladné. Obnosy tyto se musily platit na výslovný rozkaz sev.-záp. dráhy, která tak ničí veškeru důvěru v dopravní schopnost mělnického překladiště — a bude, ba musí tak činiti i dále, poněvadž ona hned, a sice líp než železniční oddělení zemského výboru, poznala, co se může na Mělníce vyvinout, jaká moc tu povstává proti jejímu vlastnímu překladišti

v Laube, které jediné vedle dopravy uhlí udržuje jmenovanou dráhu, resp. její polabskou trať, na výši velkého dopravního podniku. Proto zůstávají na překladišti vzdor čilému obchodu primitivní, ba přímo předpotopní poměry, nezařizuje se stanice, proto se zasilatelé chikají, proto nelze skoro zboží po Labi přivážet a proto se snižují, je-li třeba, i o značné obnosy konkurenční sazby do Laube. Proto se stala i ta přímo nemožná věc, že severozápadní dráha rozkázala, že zboží ze stanice jedné do sousední se nesmí drahou dopravovat. Stalo se tak 1. P. 1900 na podzim, když bylo na mělnickém nádraží dostavěno (opětný důkaz naší slabosti a neprozíravosti kapitalistické) velké skladiště Anglobanky, určené hlavně pro obchod po Labi. Aby se znemožnilo uschování nákladu, byl totiž vydán zákon, že zboží v nádraží mělnickém deponované do překladiště na Labi drahou se dopravovati nesmí. Při vysoké sazbě 6 K za vagon nalezlo by se ovšem dosti potahů, které by po dobré, krátké silnici zboží k Labi dovezly. Ale případ příliš křiklavě ukazuje, jak se severozápadní dráha snaží udolati svého konkurenta, o jehož rozvoj jí vlastně řízením osudu jest pečovati. Věci ujal se zemský sněm, vláda byla jím vyzvána zakročit, i zdálo by se, že není možné, aby zákaz ihned zrušen nebyl, ale jsme v Rakousku za vlády národohospodářské — byl zrušen teprv tyto dny.

A podobně jako jedná dráha jedna, druhá, bude jednati i dráha třetí, neboť přirozeně hájí každá především prospěch svůj vlastní.

III. I naskytá se konečně otázka, jak se vymanit ze sítě, do kterých jsme se sami zapletli? A tu je cesta dána sama sebou. Především je třeba dáti všem novým zemským drahám zemskou správu, t. j. zřídit železniční ředitelství zemské s odbory dopravním a obchodním. Bude-li míti ještě dnes někdo málo odvahy, nechť se podívá na friedlandské okresní dráhy. Byly vystavěny r. 1900 a, jak již jméno značí, jsou jen nepatrného rozsahu. A hle, tento malý, soukromý podnik nestrachoval se drahého aparátu správního a kontrolního a zařídil se samostatně, a všeobecně se soudí, že bude prosperovat. Ovšem jsou zde v akci páni z Berlína a ne z Prahy.

Dále jest třeba, aby dráhy již zřízené byly pokud možno vyjmuty z nynějších správ a v správu vlastní. Přeměna půjde nyní ovšem z těžka. U těch — a je jich většina — kde mají správu státních drah, vůbec asi ne. Ale pokud známo, má většina soukromých drah ve smlouvě s majiteli, že provozují dopravu až do se-státnění. A tu by snad nebylo nepřekonatelnou obtíží říci zákonem

že pozemštění rovná se sestátnění. Jiného východu, zdá se, není. Kdyby byla dobrá vůle se strany státu, zajisté by se cesta našla.

Ale tu jsme se již opět ocitli u veliké otázky, která od let šedesátých otrásá naším celým státním zřízením: centralisace či autonomie. Směry, které dnes vládnou, jsou známy. Autonomie se dle možnosti hledí oklestit a v otázce zemských drah se oklestila naší pomocí, naším přičiněním. Naše zemské dráhy podaly jasný důkaz, že u nás dovedeme chodit jen vyšlapanou cestičkou a že především dovedeme pro autonomii pěkně mluvit. Uvědomělá práce vídeňských úřadů nebyla s naší strany dostatečně paralysována. Jak vysvětliti zjev, že dráha, na kterou zem zaplatila 70% nákladu, má sídlo správy ne v Praze, ale v »cizácké« Vídni? Či bylo snad i s naší strany vědomě pracováno pro centralisaci? Věc jest jistě důležitá a stála by za vysvětlení. Pisateli tohoto článku sdělil aspoň jeden z vrchních inženýrů zem. železn. oddělení, že poukazoval na výhody, jaké země z vlastní správy míti bude, na patřičných místech u vlivných osob ústně, i že vida marnost svého usilování, doručil Národním Listům důkladný článek věci se týkající, který však nebyl uveřejněn. Celá záležitost byla umlčena. Jsouť prý i čeští, a sice rozhodující činitelé, kterým patrně na tom záleží, abychom i v tomto směru podléhali Vídni. I jest se právě co nejvíce obávati, že dnes, kdy je při železničním ministerstvu zřízeno oddělení pro lokální trati, tito páni se všemožně vynasnaží zkřížit všechny plány, které by jim vyrvaly část moci. Vždyť zlá ústa beztoho tvrdí, že se lokální trati stavějí jen proto, aby velcí páni tohoto min. odboru měli co dělati.

A ještě něco. Když byla v roce 1897 vyhlášena jazyková nařízení Badeniho, všechen český železničný svět se zachvěl, že konečně nastane alespoň částečné vykoupení z nemravného otroctví, ve kterém se člověk musí neustále chouliti a krčiti a v české krajině se obávati, když promluví české slovo. Noviny tučným písmem tehdy uveřejnily telegram, že o doplnění jazykových nařízení ohledně drah soukromých i státních se vyjednává se železničním ministerstvem. Leč měsíc ubíhal za měsícem a s ním i naděje úředníků vlastenců.

Dnes jest arci všem illusím dávno konec, nemusil však býti, kdyby se bylo vídeňským pánům ukázalo, že lze velmi dobře i po česku bez ujmy služební správnosti a rychlosti i na drahách úřadovat — a to mohly krásně ukázat naše zemské dráhy. U těch se mohl vychovat kmen českého úřednictva, české i nejvyšší správy u těch by byl českou úřední řeč nevymítal nikdo. Dnes jsme však

došli tak daleko, že do stanice zemské dráhy, kde v širém okrsku nikdo ani německého slova nezná, usazuje se Němec, který neumí dokonale česky ani mluvit, neřku-li psát. Dnes jsme došli tak daleko, že naše zemské dráhy, postavené českým sněmem, českou jeho většinou, zařizované »českým« zemským výborem jsou podporou centralisaci a germanisaci.

---