

OTEVŘENÍ ŽELEZNICE DO ZÁHŘEBA

“Wahrlich! So ist's! Es ist wirklich so. Man hat mir's geschrieben.” Und wer's nicht glauben will – ten at' si sedue v Praze do vagónu a životem svým mu za to ručíme my všichni synové Trojjednoho Království, že za 26 hodin octne se po železnici na nádraží hlavního města Chorvatuv – v Záhřebě.

Tak jest; již jezdí pravidelně ten parní valach mezi Sískem a Záhřebem, mezi Záhřebem a Kamenným Mostem, mezi Kamenným Mostem a Vidní. Železnou páskou spojeny jsou chorvatské země s německými zeměmi Rakouska – “barbarství s kulturou”, jihoslovanstvo s germanstvem.

“Das ist ein Ereignis”, pověděl proto jeden záhřebský plešatý Němec, vida ten vlak s plamennýma očima, an přijížděl chrochtaje od strany vídeňské k starokonstituěnému městu našemu oznamuje dobu novou, která od staré asi tak se bude lišit, jako nynější desetník papírový od starého stříbrného, nynější osvícená drahotu od dřívější prosté, patriarchální láce, nynější *after*-kongregace od dřívějších slavných skupštin, a – chceteli – nynější *Rechtsstaat* od dřívějšího *Naturstaatu*...

“Tantum molis erat Romanam condere gentem”, pověděl slavný pěvec římský, nevěda ještě ničehož o tom, jak se stavěla železnice z Kamenného Mosta do Síska přes Záhřeb, sice by se byl zcela jinak vyjádřil. Ba ovšem, což bylo o Řím ale o Záhřeb! Za času *pobožného* Eneáše stavěli lidé jako nyní, ale stavěli tehdy, kdy měli peníze a dle potřeby... za našeho však času staví se u nás dle politiky. Věřte aneb nevěřte, ale pravda je to živá, že kdyby nynější turecký bimbaša nad 500 pandury a dřívější vudce hercegovských povstalcův Luka Vukalović nebyl spůsobil nepřijemnou rebelii v nejbližším sousedství Rakouska – dnešního dne ještě neměli bychom železnici. Na nejvýše viděl by se nějaký *Unterbau*, tu zarostlý bujnou trávou a onde opět pokrytý smradlavou vodou bahnitého močálu, tak

OTVORENJE ŽELJEZNICE DO ZAGREBA

“Wahrlich! So ist's! Es ist wirklich so. Man hat mir's geschrieben.” Und wer's nicht glauben will – taj nek sjedne u Pragu u vagon, a životom mu jamčimo svi mi sinovi Trojednoga Kraljevstva da će se za 26 sati naći željeznicom na kolodvoru glavnoga grada Hrvata – u Zagrebu.

Tako je; redovito već vozi taj parni pastuh između Siska i Zagreba, između Zagreba i Kamenog Mosta, između Kamenog Mosta i Beča. Željeznim su pojasom spojene hrvatske zemlje s njemačkim zemljama Austrije – “barbarstvo s kulturom”, jugoslavenstvo s germanstvom.

“Das ist ein Ereignis”, rekao je stoga jedan zagrebački ćelavi Nijemac, vidjevši taj vlak plamenih očiju kako dolazi grokćući iz smjera Beča prema starokonstitucijskom gradu našemu, označujući novo doba, koje će se od staroga valjda toli razlikovati, kao današnja papirnata desetica od stare srebrne, današnja prosvijećena skupoća od ranije jednostavne, patrijarhalne jeftinoće, današnje *after*-kongregacije od ranijih slav-nih skupština, i – hoćete li – današnji *Rechtsstaat* pd ranijega *Naturstaata*...

“*Tantum molis erat Romanam condere gentem*”, rekao je slavni pjevač rimski, ne znajući još ništa o tome kako je građena željeznica od Kamenoga Mosta do Siska preko Zagreba, jer bi se svakako drugačije izrazio. No svakako, radi se o Rimu, a ne o Zagrebu! U vrijeme *pobožnoga* Eneje gradiše ljudi kao i danas, ali onomad, kada imahu novaca i prema potrebi... no u naše se vrijeme gradi kod nas prema potrebama politike. Vjerovali ili ne vjerovali, ali živa je istina da nije sadanji turski bimbaša nad 500 pandura, a raniji vođa hercegovačkih ustanika Luka Vukalović, prouzročio neugodnu rebeliju (pobunu) u najbližem susjedstvu Austrije – ne bismo na današnji dan jošte željeznice imali. U najboljem bi se slučaju pojavio nekakav

jak bývalo fakticky v běhu několika dlouhých a trapných let, kdy anděl strážce Rakouska na nebesích vyspával a ministr...

Než – my ji máme tu šlakovitou železnici. Tam v poli – v širém, pustém poli stojí dvě stavení, která tvoří s jedním magacínem tak zvané nádraží (*kolodvor*). Tak jakou by se byli báli přistavět je blíže k městu, podobajíce se opatrným vojákům, kteří, majíce nepřítelů před sebou, nepouštějí se jinak do bitvy, nežli kdy si byli pojistili zpátečnou cestu pro případ nepříjemné retirády.

Kapitální je to nádraží. Půl hodiny musíš z města jít, nežli se k němu dofedruješ a pak stoje pod širým nebem musíš si, chceš-li po železnici, koupit kartu a pod širým nebem vstoupiti ti jest do vagónu. Jest to nádraží pro Egypt, kde nikdy neprší, nikdy se nechumelí, kde není zimy, ani jara, ani podzimku.

To nejlepší na té naší železnici jsou šíny. Hůř je ale s úřednictvem. Ta společnost, která železnici naši vystavěla, musila naschvál po celém velikém Německu hledati a dlouho hledati, nežli našla květ nejvybranějších zdvořákův, jimž plynou slova z úst, jako med sladká – a ty zdvořáky rozestavili zde po železnici chorvatské... snad aby od těch figur naši bratří se učili vzdělanosti.

Vedle šín povšimli jsme si nejvíce telegrafních drátův. “I ty nebeský Tatíčku”, zvolal kdosi opodál nas stojící, jenž se k slavnému otevření železnice byl z venkova schválně dostavil, “vždyť je těch drátův více, nežli duší v Záhřebě, více nežli úradův v zemi a na těchto by právě nebyl nedostatek”.

“Ba ovšem”, odvětil jiný, “ale co chcete? Jeden drát pro policii, druhý pro žandarmerii, třetí pro militér, čtvrtý pro dvorní kancelář, pátý pro statní ministerstvo, šestý pro ministerstvo zevnitřních záležitostí, sedmý pro Turky, osmý... a kdy ty dráty najednou zahrají, radovati se budou ptáci v povětrí, ryby ve vodě a čistí duchové v nebi, neboť státoprávní otázky Trojjednoho Království, co se týkají Dalmacie, Hranice, poměru k Uhrám a k *Reichsrátu* dojdou pak zajisté svého konečného rozřešení.”

Unterbau, ovdje zarastao bujnom travom, a ondje opet pokrit smrdljivom vodom blatnjave močvare, kao što je to faktički bilo tijekom nekoliko dugih i mučnih ljeta dok je andeo čuvar Austrije spavao, a ministar...

Nego – imamo je, tu vražju željeznicu. Tamo u polju – u širokom, pustom polju stoje dvije građevine, koje tvore s jednim magazinom takozvani kolodvor. Baš kao da su se bili bojali sagraditi ga bliže gradu, sličeci opreznim vojnicima koji, imajući neprijatelja pred sobom, ne kreću u bitku prije negoli osiguraju povratni put za slučaj neugodna povlačenja.

Kapitalan je to kolodvor. Pola sata moraš iz grada ići prije negoli se do njega dokoturaš, a potom, stojeći pod vedrim nebom, moraš, želiš li putovati željeznicom, kupiti kartu i pod istim vedrim nebom nastupiti u vagon. To je kolodvor za Egipat, gdje nikada ne kiši, nikada ne sniježi, gdje nema zime, ni proljeća, ni jeseni.

Ono najbolje na našoj željeznici su tračnice. Stvari lošije stoje sa činovništvom. To društvo, koje je našu željeznicu izgradilo, moralo je namjerno po cijelom velikom njemaštvu tražiti, dugo tražiti, prije negoli je pronašlo najprobraniji cvijet učtivosti, kojemu teku riječi iz usta kao med slatke – i te je učtive ljude posložilo ovdje na željeznicu hrvatsku... valjda kako bi se od tih figura naša braća učila pristojnosti.

Osim tračnica, najvećma su nam za oko zapele telegrafske žice. “O moj Oče nebeski”, zavapio je netko, nedaleko od nas stojeći, a koji je upravo zbog svečanoga otvorenja željeznice stigao iz provincije, “pa tih je žica više nego duša u Zagrebu, više nego ureda u državi, a tih baš nikada ne uzmanjka”.

“No da”, odgovorio je drugi, “ali što hoćete? Jedna žica za policiju, druga za žandarmeriju, treća za vojsku, četvrta za dvorsku kancelariju, peta za državno ministarstvo, šesta za ministarstvo unutarnjih poslova, sedma za Turke, osma... a kada te žice sve zajedno zasviraju, radovat će se ptice u visinama, ribe u vodi, a čisti duhovi u nebu, jer državnopravna pitanja Trojedne Kraljevine, koja se tiču Dalmacije, Vojne krajine, odnosa s Ugri i s *reichsratom* dobit će zasigurno svoje konačno rješenje.

My si při těch slovech mysleli leccos, ale mlčeli jsme, používané své konstituční svobody jenom tak dalece, že jsme jeden druhého fajnově št'ouchli. Povídám fajnově, neboť bývají časy, kdy nejlépe učiníš, drže se soukromě i u veřejnosti jako mramorová socha, která nemyslí, necítí, nemluví, neslyší a nevidí.

Jeden německý filosof vyjádřil se na katedře, že je všechno dobré, co se stává, kteréžto zásady se i my pro nynějšek hodláme držeti. Dobře proto učinila privilegovaná společnost jižní železnice, že oznámila jenom ve "Winer Zeitungu", kterak se dráha z Kamenného Mostu do Síska otevře dne prvního října roku nynějšího. Jaký to byl jásot, kdy z jediného výtisku "Wiener Zeitungu", jenž do Záhřeba se posílá, št'astnou náhodou jedna křesťanská duše vyskoumala, že v skutku dne prvního října železnice se otevře.

Dobře tak, a ještě by byli lépe učinili, kdyby to byli dříve ve Výmaru, Frankfurtu, Londýně a Paříži oznámili, že od prvního října se bude po železnici moci jeti z Kamenného Mostu do Síska – my by se to byli přes Paříž ještě dříve dověděli.

Bylot' arci mnoho lidí, kteří za to měli, že se to mělo i nám říci. *Non consentio*, neboť železnice Chorvátskem jdoucí není pro Chorvaty, nýbrž pro jiné nace, z nichž tu nejpřednější asi jmenovati netřeba.

Ubohá "Agramerica" a ubohý "Pozor"! Stěžovali si, hořkující, proč se zpráva o otevření železnice chorvatské v chorvatských listech neuveřejnila. *Non consentio*, neboť je Vídeň hlavním městem Rakouska. Kdyby byli Chorvaté chytrí, nevydávali by žádných listův, jelikož má jich Vídeň beztoho dost a pak by ihned přestaly všechny konfuse.

Co se stává, dobré je – ba právě! Naše městská rada uzavřela oslaviti otevření železnice způsobem skvělým. Za tou příčinou odebrala se deputace, majíc v čele purkmistra Frigana k úředníkům na železnici, chtějí se s nimi nějak smluvit, anebo, jak již bývá, poradit, a úředníci... Co se stává, dobré je, jakož se p. purkmistr záhřebský přesvědčil, o němž prostoreká fama vypravuje, že odnesl i on i ostatní členové dotyčné deputace řádné si grobianství domův. Se slavnosti sešlo!

Pri tim smo si riječima mislili svašta, ali šutjeli smo, iskristivši svoje ustavno pravo tek onako izdaleka, te smo jedan drugoga lagano trknuli. Kažem lagano, jer ima takvih vremena u kojima se treba držati privatno i u javnosti poput mramornoga kipa koji ne misli, ne osjeća, ne govori, ne čuje i ne vidi.

Neki se njemački filozof izjasnio za katedrom kako je dobro sve, što se događa, kojega se načela i u današnje doba pridržavati namjeravamo. Stoga je dobro učinilo privilegirano društvo južne željeznice kada je samo u “Wiener Zeitungu” izvijestilo da se pruga od Kamenoga Mosta do Siska otvara dana prvoga listopada ove godine. Kakvo je to klicanje bilo, kada je u jednom primjerku “Wiener Zeitunga”, koji stiže u Zagreb, jedna kršćanska duša sretnim slučajem otkrila kako će se čin otvorenja prvoga listopada dogoditi.

I dobro da je tako, a još bi bolje učinili kada bi prije u Weimaru, Frankfurtu, Londonu i Parizu izvijestili da će se od prvoga listopada željeznicom moći putovati od Kamenoga Mosta do Siska – mi bismo to preko Pariza još brže saznali.

Bilo je, dabogme, mnogo ljudi koji su smatrali da je o tome i nama trebalo nešto reći. *Non consentio*, jer željeznica koja prolazi kroz Hrvatsku nije za Hrvate, već za druge narode, od kojih najbitnije nije potrebno niti spominjati.

Bijedna “Agramerica” i bijedni “Pozor”! Žalili su se, kukajući, zašto vijest o otvorenju hrvatske željeznice nije u hrvatskim novinama objavljena. *Non consentio*, jer je Beč glavni grad Austrije. Kada bi Hrvati bili pametni, ne bi izdavali nikakvih novina, budući da ih je u Beču i bez toga dovoljno, a time bi umah nestalo svake konfuzije.

Ono što se događa, dobro je – upravo tako! Naše je gradsko vijeće zaključilo proslaviti otvorenje željeznice na slavan način. S tim se ciljem uputila deputacija, s gradonačelnikom Friganom na čelu, upravi željeznice, želeći se s njome nekako dogovoriti, ili, kako to već biva, posavjetovati se, a uprava... Ono što se događa, dobro je, kao što se i gospodin gradonačelnik zagrebački uvjerio, a o kojem se šire nepotvrđene glasine da su i on i članovi dotične deputacije grubo kući otpravljeni. Proslava je propala!

Lid náš byl však přece dychtiv na to otevření. Die “Wiener Zeitungu” měl přijít vlak z Vídně dne 1. října nynějšího roku od 6 hodin a 59 minut na večer. Celé půldne putovali proto lidé na nádraží a mezi těmi lidmi dopravil se tam i spisovatel těchto řádkův.

Abych upřímně mluvil, byl jsem především na to dychtiv, kolik asi cylindrů a fraků přijede do Záhřeba.

Poněvadž prvního října u nás již podzimek bývá a v podzimku, jak vůbec známo, dni již krátké jsou: proto nebudete se hrubě ani divit, kdy vám řeknu, že k sedmé hodině bylo v celém vukolí a tudíž i na nádraží tma. Tenkrát byla ale tma pořádná, jelikož obloha s pokryla dosti hustými mraky ukazujícími na vlhký déšť'. Měsíček chudák skryl své bystré oči a o hvězdách nebylo ani památky.

To bývá i u vás, avšak s tím maličkým rozdílem, že kdy je tma, na nádraží hořejí lampy anebo svíčky anebo plyn aneb něco jiného, co světlo vydává; o tom o všem nespozorovali jsme ničehož dne 1. října na večer při otevření železnice. Na nádraží záhřebském zajisté nehořelo nic a nesvítilo nic, byla tam tma, jaká bývá jenom v prázdných hlavách anebo v podzemních sklepích – hustá, čirá, neprohledná tma, bylat' tam, co se říká, egyptská tma a v té tmě čekalo asi 2000 lidí na příjezd vlaku vídeňského. Vlak přijel – ale ve tmě, neboť i ve vlaku bylo tma, jelikož ani v jednom vagóně nehořelo nic a nesvítilo nic. Kdyby byl vlak nezašramotil, nebyli bychom asi věděli, že přijel – a čekali bychom tam snad do dnešního dne.

Ve tmě přijel vídeňský vlak a ve tmě odjel a my ve tmě rozešli se domův. Přijel-li kdo z Vídně – nevím; odjel-li kdo ze Záhřeba do Siska, nevím také, jenom to vím, že jsem neviděl nic. Chvála pánu nebes a země, že jsem ještě zdrav a cel dostal se domů bez pohromy a bez úrazu.

Takto se otevřela železnice v Záhřebě dne 1. října roku nynějšího.

No puk je naš ipak toga otvorenja željan bio. Prema “Wiener Zeitungu” vlak je iz Beča trebao stići 1. listopada ove godine u 6 sati i 59 minuta navečer. Pola su dana stoga putovali ljudi na kolodvor, a među tim se ljudima našao i pisac ovih redova.

Pošteno govoreći, prvenstveno me zanimalo koliko će cilindara i frakova doputovati u Zagreb.

Budući da je prvoga listopada kod nas već jesen, a ujesen, kako je općenito znano, dani su već kratki: zato se nećete mnogo ni čuditi kada vam kažem da je oko sedam svuda uokolo, pa tako i na samome kolodvoru, tama. No onomad je baš bio pravi mrak, jer je nebo bilo pokriveno dosta gustim oblacima koji su ukazivali na pljusak. Jadničak je mjesec skrio svoje bistrine oči, a zvijezdama se izgubio svaki trag.

Tako to biva i kod vas, no s malom razlikom u tome da za mraka na kolodvoru gore lampe ili svijeće ili plin ili nešto drugo što proizvodi svjetlo; od toga svega ništa nismo primijetili dana 1. listopada navečer na otvorenju željeznice. Na zagrebačkome kolodvoru doista ništa nije gorjelo niti svijetlilo, vladala je tamo tama kakva vlada samo u praznim glavama ili u podrumima podzemlja – gusta, neprozirna puka tama, tama, što se kaže egipatska, a u tami je čekalo kakvih 2000 ljudi dolazak bečkoga vlaka. Vlak je stigao – ali u tami, jer je i u vlaku vladala tama, budući da niti u jednome vagonu nije ništa gorjelo niti svijetlilo. Da vlak nije zaštropotao, ne bismo bili niti znali da je stigao – i čekali bismo tako valjda do dana današnjega.

U tami je stigao bečki vlak, u tami i otišao, a mi smo se u tami razišli kućama. Je li tko doputovao iz Beča – ne znam; je li tko krenuo iz Zagreba za Sisak, također ne znam, znam samo to da ništa nisam vidio. Hvala gospodinu nebesa i zemlje što sam se jošte zdrav i u jednome komadu dokopao doma bez nesreće i ozljede.

Tako je otvorena željeznica u Zagrebu dana 1. listopada ove godine.

Nepoznati rani radovi, 2003.