

Nápady mého strýčka.

Redukce Jan Šotek.

Pan Alberi, začal tentokrát strýček, pověděl nám už ve svém "Sborníku" leccjakou pěknou pravdu, která, ač právě lahodnou chutí neptekyvala, nalezla vřelého přijetí u ostatních pánů novinářů i místa v jejich listech, neb samy něco podobného se bojí fici a za jiného nejsou pěci zodpovědní. Není nad pohodlí, vždycky říká, a nad statečností! — Co činil v "Sborníku", činí i teď ve vkusně vypravených a velmi pečlivě řízených "Pestrých Listech", zasluhujících v skutku veškeré podpory. Mně se ty Alberiovské pravdy náramně líbí. Je to snad proto, že jsou to opravdové pravdivé pravdy. Neb měli jsme tu už všelijaké veřejné "pravdáře", mající ve štítu: "jen s pravdou ven", kterou jako zběsilí na všechny strany házeli a celý svět zkritisovali, nenechajíce ani jednoho pořádného člověka s pokojem, z nichž však samotných vyuply se zplna vypaní tylové nejmaradavější lži a hanebnosti. — Pan Alberi nenapadá nikoho a neuráží. Vylíčí jen věc, jak se mu jeví. A to je práce záslužná, neb máme tu, co národní celek, vady, jichž se nezbavíme, dokud si na ně nejen upřímně, ale i též pořádně nepoukážeme. Statečnost jednoho povzbuď druhého, až povstane na konec slušná armáda — za očistu.

V číslu, ze dne 30. dubna, vysvětluje pan Alberi, proč asi vhlavný hudebník a skladatel Hanuš Balatka, přidržel se Němců, ač z počátku svou příslušnost k českému národu rád na jevo dával a s rodáky našimi, jmenovitě v Chicagu, před lety se stýkal. Ve svém vysvětlení, ale nikoli omluvě odvolání se Balatky od nás, uvádí mezi jiným: "Teprve později se českého živil vzdaloval a sice — stará to písnička — pro urážky, kterých se mu bez přičiny tu a tam dostalo. Byl "pánem" a to se nelíbilo ovšem mnohemu "našinci", u kterého není nikdo "pořádným Čechem", kdo si tu a tam od něho nenechá vypadat a netyká si s ním "u báru". — Uznalost u krajanů aby hledal člověk z lucernou a právě povaha citlivější, umělecká, bývá podobným jednáním, jaké od jistých vrstev musí člověk vzdělaný a slušný zde zakoušet, z národnosti naší přímo vykopnuti. "Nač bych se zlobil, nač bych se nechal za svou dobrou vůli a snahu od všelijakého sprostáka urážeti?" myslí si mnohý a ja postavením svým na českém živilu nezávislý, vyhne se mu. — Vždyť je k tomu samotnému vlastnictví českému, jak ve staré vlasti, tak zde, třeba nejen hmotných obětí, ale často i sebezapření, vzácné nezištnosti a pak ještě má se člověk nechat otravovat zástítm a sprostotou! K odolání tomu nutná je u člověka, jenž jinak není na české kruhy odkázán, povaha velmi silná, která není každému dána."

To je pravda, hochu, svatá pravda! A kdo zrovna nemůže, neb komu ten vnitřní cit nedá, by se odvolal, je tím po celý život otravován a síla jeho paralizována. Kdo ví, co tu dobrých, snad nejlepších a nejujmavnějších sil mučí se a hyne v nečinnosti, jen pro takovéto s nimi zacházení? — Po vážné většině své zastupujeme tu vrstvy nižší svého národa a te z doby, kdy paprsky nyní všude vnikající osvěty tehy o ně ještě mnoho nezavádily. Nenitědy divu, že co celek v chování svém nejme, abych tak řekl, v rukavíčkách, ale proto zlými a prostými býti nemusíme. Je to spíše to povstání u mnohých rozpustilost a nezvednost, prospikovaná domyšlivostí a zbujoností; neb slušnost a ocenění dobrých vlastností lidských i v nejnižších třídách našeho lidu v staré vlasti jsou hezky zdomácnělé. Ale zde jakobychom se byli zcela převrátili. Zatím co slušné, a mrav a čest dábé, nedolízavé a nelichotivé, na pravo i levo "bratrství" nebázející a jen pro přátelštější dojem s každým si netykájící, ale za to upřímné, obětavé, horlivé, a často ischopné a nadané našince zrovna jako povzteklí pronásledujeme a ničíme; nemůžeme dost chvály vynajít, ani do dost vysokého nebo vynést všelijaká individua, děsnou oblidnost svou zakrývající často už dost roztrhanou úkrabočkou pořádku usmívavé tváře, až do pošetilosti vybihající ochoty, vlněpřítomné a až šestkové pozornosti, neznavného a vždy andělského lichoce, fajnovoého i nefajnovoého

(dle potřeby) vtipkování a horlivé činnosti v "trýtování" v hostincích, při zábavách a na každé potkání. — Oh, to jsou naši lidé, to jsou naši lidé! I to modré s nebe bysme jim snesli — až na konec vyloupnou se z toho bezzásadní statkáři, kriminálníci, zlodějové a podvodníci, kteří provedené na spolicích neb jednotlivých krádežích a podvodech buď přehnou aneb spáson samovraždou. — A to je potom divení! Až každý mohl to vědět, že kdo utrácí a nevydělává, musí někde brát. Leč my odstraňující ty příklady záhy zapomeneme, aneb, hned za tepla, k vůli uvarování vlastní ostudy, přikryjeme je pláštěm milosrdenství, a pronásledujeme a milujeme dál dle staré chuti a náklonnosti. Či bude někdy jinak? Aspoň doufejme, že bude!

Tak se mi zdá, hochu, pokračoval strýček, že to v tom Clevelandu, při posledních městských volbách, asi tak jako v Chicagu prohloupili — porazivé kandidáta protimonopolistického a protifrenčianského za mayora, aby mohl jim za pomoci politického Rip Van Winkla všelijaké vydrátské korporace na dále jezdit po zádech. Ono se to po zemi proslychalo, že to s tím McKissonem v Clevelandu jinak dopadá než jak jsme se v tamních českých demokratických listech dočítali; ale člověk si myslí, když pěci tam jsou a po celý rok a po roce zas monopolům, trustům a frencjšám nadávají a anarchistům, socialistům a všem reformistům med kolem huby tlusté mažou, musí vědět, kdo je pro žádoucí pokrok a blahobyt všeho lidu. Nedal jsem tedy nic na to, co se jinak a jiné psalo, a měl za to svatosvaté, že ten McKisson, co po leta trpěl korporace i Hannu, je celkem pěci jenom nespolehlivý cizádstavec a Farley naproti tomu osobnost zrovna nejjádoucnější. Člověk ovšem kde cítí nepořádný zápaček korporací a v povzdálí merčí Hannu, měl by být opatrný — ale tak je to, když se někdy věří svým. Teď už vidím, že venkovní měli pravdu, tvrdíce, že Farley byl vlastně korporáční a Hannův kandidát, proti McKissonovi, podporovanému lidovějšími a pokroji lepšími živly republikánskými. I také vidím, že pokročilejší živly ve straně demokratické daly se napájit a omámit vyhlídkou na "prádné demokratické vítězství a hlasovali proti svým zájmům. V přesvědčení tom utvrdil mne následující Farleyho výrok ohledně převzetí pouličních drah ve správě obce: "Nevěřím v provádění vozby obcí. Jako demokrat starého rázu věřím v nejširší svobodu lidu. Obecní vlastnictví jest útok na svobodu, který bude mít škodný vliv na podnikavost lidí, udusí konkurenci a zdemoralisuje společnost lidskou. Proto, že se dráh vyplácí, nemá město právo bráti je do své správy, neboť je to výdělek právě co podněcuje osobní podnikavost. Nemá třeba žádné změny v dosavadním systému pouličních drah. Detroit a Cleveland mají nejlepší dopravu v zemi a jízdné je poměrně nízké. Politikáři, jako Pingree, hledají obecních podniků využitkovat k silným politickým mašinám. Podobně úřední a poloúřední podniky jsou socialistického rázu a proto odporují duchu a vlastnostem amerického národa a amerického zřízení."

I aby ho husa koplá, starého tasáře anebo lupáka! Co pak prospal posledních dvacet let někde na břehu erieského jezera, že neví, že tady už vlastní žánna hospodářská svoboda není a následně i málo politické; že příležitosti pro osobní podnikavost ovládl korporace, monopoly a trusty, a že volná konkurence obmezuje se skoro už jen na vyhlášené kruhy dělnické a trampy, závodící o přednost před vraty známějších dobrodětů? — No, tohle si clevelandští pěkně nadrobili, zvolivše takovou předpotopní nestvůru za mayora! Už je tu, hochu, doba, kdy ovazky stranické, aspoň v obecním lidu, musí docela povolít. Poměry vynořují na povrch výtečné a pokročilé muže v obou stranách a lid, chce-li fedrovat své zájmy, musí je podporovat, ať už najde je v demokratické neb republikánské. Kdo hájí nejvyšší okovy kapitalistického hospodářství, v nichž spjat je národ, není a nemůže být přitelem lidu, i kdyby stokrát byl demokrat a tisíckrát Farley. Lidé budou muset změnit svou taktiku a místo celý rok nadávat monopolům a

buntovat se s anarchisty, ale o volbě vždy věrně stát při demokratech, ať v dobrém či ve zlém — raději všemu jinému na světě nadávat, však o volbě věrně stát při těch co do okovů lidu buší, ať se jmenují politicky jak chtějí.

Ale abych nezapomněl, když už jsem tak při tom kritizování, podotkl ještě strýček, tuhle tázal se mne soused R. . . ., jestli věřím též na ty židovské rituální vraždy, které posledně dobou zase v českých novinách straší? On prý na to docela nic nevěří. Pochází z Čech z obce kde byla velká sfla židovských rodin a nikdy se tam nic podobného nestalo. On myslí, že, ať máme už proti židům co máme, právem i neprávem, neměli bysme se takovýchhle věcí proti nim chytat, které jsou naprosto v odporu s pokrokem naší doby a nejmenší čest činí těm, co se s nimi obírají. Já, hochu, soudím též tak. Proč právě přichází zprávy o rituálních židovských vraždách zrovna ze zemi, kde vládné dosud hodná porce náboženské nesnášlivosti, pověry a prosím, též hlouposti? Proč medle v Americe židé křesťanské dívky nevráždí k vůli své víře? Či jich tu není? I je a jakých! Tamhle v New Yorku je jich tolik a tak starověrných či orthodoxních, že na kolik "blocků" je zápaček jejich citů — a přece nic se tam neví o rituálních vraždách. Kdyby to bylo u nich takovou "svatou" povinností vraždit neviné křesťanské dívky, činili by to tu jako v Čechách. Já myslím, že je to výplod křesťanské obrazovnosti, židy nenávidějící, a nic jiného. Tím ovšem není řečeno, že by žid křesťanskou dívku zavraždil nemohl anebo že ji snad nikdy nezavraždil, neb státi se to může z těchže příčin, jako když zabije ji křesťan pro lásku, násilí neb lup a podobně; ale nikoli k vůli obřadu náboženskému. Židé jsou v Čechách reprezentanty kapitalismu a nestojí o naše životy, ale spíše o naši práci a výdělek. Zrušte kapitalistický způsob výroby, se všemi jeho uličkami rafinovaně i rafinovanější vydrátsnosti a "dovolného" podvodu, a záhy budete mlt v židech tak dobří a skromné spoluběhání, jako nyní musíte být sami, a rituální vraždy přestane lidem v hlavě strašit. Odevšad je slyšet volání: chceme spravedlnost, chceme spravedlnost! Chceme? Dobře! Ale to ji též musíme umět jiným dát — a třeba ti jiní byli židé!

Pokrok Číny.

II.

V nejžnějším cípu Číny zamýšlí Francie postaviti ještě různé železniční tratě, které by spojovaly jejich přístavy a splavné řeky Tonkinské s městy a provinciemi v jižní Číně. Tyto projektované dráhy nemají spojovali pouze francouzské území Tonkinské a otevřenými přístavy Nengtze, Woochow a Pakhoi, nýbrž i důležité místa v Yunnanu, Nanningu a splavné přístoky Západní řeky, čímž docílí se spojení s přístavem Cantonským a drahami, v této krajině postavené, jakož i s velkou železniční tratí čínskou.

Několik set mil západně od známých dráh americké bude postavena anglická linie, která spojovali bude provincii Szechuanskou v západní Číně s Cantonem a Hongkongem. Szechuan jest nejvýchodnější provincií čínskou, jest hustě zalidněna a průmysl zde je velmi živý, podporovaný plavbou po řece Yangtze. Páda této krajiny jest rovinná, obyvatelstvo podnikavé, takže můžeme charakterisovati provincii tuto jako druhou krajinu v horním toku mississippi-ském ve Spoj. Státech. Anglická dráha, která tudy povede, spojovali bude Chengtoo, hlavní město Szechuanska, s Woochowem na Západní řece ležícím, kde právě rozmáhá se utěšeně obchod. Doprava do Cantonu bude se moci díti buď po Západní řece, aneb po dráze, z Woochowu. Tato dráha anglická, která v Szechuansku vznikne a dotýkati se bude linií do Cantonu vedoucích, bude s délkou asi 600 mil.

Mimo výše uvedené dráhy pomýšlí vláda anglická ještě na postavení jedné tratě, která šláby se od ostatních tím, že by spojovala anglické tratě v Číně s britickou Indií. Uskutečnění tohoto projektu znamenalo by prodloužení železniční linie z Mandalay-e v Burmah k čínským hranicím v Kuslong Ferry. Odtud vedla by anglická trať severovýchodně do čínské provincie Yunnanské, vlastně do města Yunnan přímo a odtud severovýchodně dále do Chungkingu ve velké provincii Szechuanské, střediska plavby na řece Yangtze. Tato dráha by protínala jinou anglickou dráhu, a sice tu, která má spojovali Szechuan s Cantonem. Nebyla by však jediné užitečná přímým spojením Cantonu s Burmah-em, nýbrž usnadnilo by dopravu s hlavním místem plavby ve velkém údolí Yangtze, kde Anglie obdržela smlouvu, že jiným vládním koncesse v tomto území výlučně nemají býti poskytnuty. Obchod v této části slibuje býti nejdůležitějším v celé Číně. Jelikož tyto projekty dosahují severu, východu a středu Číny, aby docílilo se spojení s Burmah a indickou drahou, vyskytnou se ovšem vážné překážky ku provedení, poněvadž povaha půdy sama jest na různých místech stavbě nepřiznivou, avšak překonají-li se tyto překážky, a docílí-li se spojení s indickou drahou, bude míti trať délky 25,000 mil a spojením se sibířskou drahou docílilo by se přímého spojení s Paříží přes Petrohrad východně přes Rusko a Sibíř, jižně skrz Čínu a dále západně přes britickou Indií.

Kapitál, který vyžádala by si stavba těchto drah v Číně, jest nesmírný. Trať, které doposud byly podnikány, byly stavěny pod dohledem a na útraty čínské vlády; nově dráhy budou však podnikány na útraty četných organizací a kapitalistů různých národů. Základní kapitál ku stavbě ve většině případech jest poskytnut morgiči a výdaje a kontrola nad podnikem vedena bude cizozemskými věřiteli tak dlouho, dokud dluh, na podniků váznoucí, nebude umořen. Až požadavky věřitelů budou splaceny, bude většina podniků — ne-li všechny — odevzdána správě vlády čínské, možno však jest, že celý podnik bude Číně odevzdán za zaplacení dluhu. Jest však otázka, jak dlouho potrvá dluh, který uvažen bude na tole železniční zařízení. Vláda čínská ví dobře, že dluh ten nebude splacen brzo, snad ani ne za mnoho desetiletí, avšak výhody velké poskytla kapitalistům, aby mohl podnik býti uskutečněn. Snaha vlády čínské však nese se za tím účelem, aby vyvlastnila během doby všechny dráhy. K tomu účelu zřizeny budou také školy, v nichž vysvětlováno bude zařízení železniční. Zřízení na drahách, jež mají býti postaveny, budou čínané i cizinci, však pouze tací, kteří jsou občany a jsou obeznámeni s poměry místními. Ze vláda čínská pomýšlí vážně na převzetí drah po čase vysvítá ze zákona, který byl vydan v prosinci minulého roku, a jenž ustanovuje, že "každá snaha ve všech případech musí nésti se k tomu, aby čínský živel byl zastoupen na tomto podniku a který by vlastnil aspoň tři desítky procent z celku."

Moderní loď.

Zařízení rychloloďi, jimiž četné společnosti americké, anglické, německé, francouzské a hollandské dopravují cestující mezi Amerikou a Evropou, jest tak velkolepé a nákladné, že si jen stěží dovedeme učiniti jasnou o tom představu. Loď Lahn, náležející Severo německému Lloydu, není sice i největších loďi toho druhu, ale jest přece mohutná a bezpečná loď, měřící 150 metrů na dél, 16 metrů na šíř a 12 metrů do hloubky; váha její činí 5500 tun. Na tuto loď vejde se 224 pasažerů první třídy, kteří ubytování jsou v nejlepších kajutách a mají vyhrazený přístup do všech nádherných místností loďních, 106 cestujících třetí druhé, jichž kajuty rozloženy jsou poblíže kuchyně, strojovny atd., konečně 790 až 800 osob v mezpalubí, kdež ve dvou patrech nad sebou společně lože mají. Můztoivo a služebnictvo čítá 220 osob, tak že loď plně obsazená chová v sobě přes 1300 lidí.

Ze takové množství osob vyžaduje ohromných zásob potravin a hojnost místností pro vaření, pečeni, čistění atd., jest na první pohled patrné. Úplně zásobený atlantský parník chová tyto potraviny, které se každou cestou obnovují: 3000 kg. svěžího masa hovězího, 3000 kg. nasoleného masa hovězího, 2500 kg. nasolené vepřoviny, 500 kg. uzené slaniny, 3500 kg. nakládaného masa hovězího a skopového, 300 kusův usuzých

NEJLEPŠÍM . . . jarním lékem. nezdavé krve, nepravidelnosti jater a žaludku. nutno nám nyní užítvi, jsou. Dr. Aug. König's Hamburger Tropfen.

kyt, 300 kg. klobásův a uzenic, 200 kilogr. ryb svěžích, 400 kusův drůbeže, 10,000 krabiček s masitými konservami, 3,500 kg. zelí a naložených luštěnin, 4,000 kilogr. hrachu a čočky, 2,500 kg. rýže, 32,500 kg. mouky, chleba a sucharů, 3,500 kg. cukru, 1,500 kg. pražené kávy, 150 kg. čaje, 3,600 ladv mléka a smetany, 25,000 kg. bramborů, 5,000 kg. másla, 1,500 kg. soli, 5,000 vajec, 2,500 kg. ovoce nakládaného a sušeného, 2,000 kg. syra, 30,000 kg. ledu, 7,500 ladv vína, 1,700 ladv lihovín, 7,000 ladv minerálních vod, 22,000 ladv piva a 150 hl. piva v sudech. Na každou cestu zásobí se loď 250 vagony uhlí. Dopravní službu na velitelském můstku konají stále dva, za bouře a mlhy však čtyři důstojníci; tamtéž jsou také ve stálé službě kormidelníci, na různých pak místech paluby námořníci, kteří se vždy po 4hodinné službě střídají, tak že jich polovice jest stále zaměstnána. Hlídku po okolí konají dva námořníci ve "vráním hnízde" na předním stožáru, vyhlížejíce jednaka cizí lodí a hlavně též lodovce, které zvláště z jara a v létě jsou plavbě velmi nebezpečnými. Za mlhy vytahuje se hnízdo co nejvýše na stěžni, aby hlídka možno-li viděla nad mihou stěžňův cizích loďi. Rozhled s loďi není tak veliký, jak bychom se předem snad domnívali mohli. S paluby přehlédneme hladinu mořskou do dálky 85 kilometrů; s můstku viděti jest hnízdo cizí loďi na vzdálenost 17 km., a hlídka ve vráním hnízde pozoruje své soudruhy na cizí lodí asi na dálky 24 km.

Po celou dobu přeplavby pracují dva poštovní úředníci, třídíce listy a zásilky dle zemí, krajův a měst. Poštovní jest jedním z nejvýdatnějších zdrojů příjmů každé loďi; mnohdy převáží loď tolik dráhých kovů, že jejich cena převyšuje několikráté cenu její vlastní. — Důležitými osobami na lodí jsou pak dále pokladník a správce zásob; lékař jest zároveň lékárníkem a jest povinen poskytovat radu i léky zdarma. Hudební kapela čítá 10 mužův a jest jediné pro zábavu cestujících na lodí. K obsluze cestujících v jídelnách, kavárnách a v kajutách jest na lodí hejno stewardů, ba neschází tu ani vlásenkář. Velitelem celé loďi jest kapitán, jemuž připadá celá zodpovědnost za život cestujících a za bezpečnost loďi. Není sice povinen konati pravidelnou službu, za to však má po celý den a v noci dohlížeti ve všech místnostech nad zachováváním pořádku. Toliko za bouře a v době nebezpečnosti jest povinen vytrvati na velitelském můstku po celou dobu, pokud není nebezpečí odvráceno. Ztroskotá-li se loď, smí jí opustiti poslední. Za každou jednotlivou cestu obdrží asi 700 marek; jelikož pak loď vykoná ročně asi 10 plaveb, činí kapitánův roční důchod přes 7000 marek. Každá loď opatřena jest hojnými ochrannými prostředky. Každý cestovatel má pod svým lůžkem vestu z korkových desek, pomocí níž může vzpřímeně plavati a hlavu nad vodou držeti. Nad palubu visí asi 12 plechových lodíček, jež lze kladkostrojem rychle na vodu spustiti; kromě toho jest na palubě několik skladných lodíček z dehtovaného plátna, jsou tu záchranné věnce, které se házejí tonoucím, do moře spadlým osobám, skladné vory a podobné přístroje, jichž počet však vůči velikému počtu pasažerů jest doista příliš malým. Proti požáru chráními má zákaz kouření mimo palubu a hofejší kavárnu; všude pak po lodí jsou hydranty a hadice, a zvláštní strážě požární bedlivě prohlízejí místnosti všech patet. Proti zaplavení spodních pater chráněna jest loď tím, že jest roz-

- Č. I. v Montgometry, Minn.
Č. II. Hladověch v Le Sueur Center, Minnesota.
Č. III. v St. Paul, Minn.
Č. IV. v Minceopolis Minn.
Č. V. v Nové Praze, Minn.
Č. VI. v Hayward, Minnesota.
Č. VII. v Nové Treboni, Minnesota.
Č. VIII. v Novotné Owatonna, Minn.
Č. IX. Česká Koruna státních doľ, v Pine City, Minnesota.
Č. X. Českoslovan, v Olvria, Minn.
Č. XI. Chrudim v Racine, Wis.

The Big 4. I. Dixie & Columbia mlčítky. II. Neopřekonatelný jellový slupokov. III. A & T rolnické a tažné parní stroje. IV. A & T řezací stroje. Aultman & Taylor Machinery Co. Mansfield, Ohio.