

## VYUŽITÍ DOPRAVY PŘI NOVINÁŘSKÉ ČINNOSTI V PRVNÍ POLOVINĚ 20. STOLETÍ

Jan Jirků

*Studie vznikla v rámci projektu SVV IKSŽ 265 501.*



### The Use of the Means of Transport in Journalistic Profession in the First Half of the 20<sup>th</sup> Century

**Abstract:** In the media sphere it is possible to consider the relations among the used technologies, media organizations and users of these technologies who work in media organizations. These links have existed, of course, since the first media organizations began to form themselves, but at present these relations are more complicated because print and electronic media exist together and because each media organization can use all existing media at once. In an effort to understand the current situation it is useful to reflect the historical context. The aim of my contribution is therefore to describe the situation in the first half of the 20<sup>th</sup> century in our country. Specifically, I focus on the use of different means of transport and of transfer technologies. My output is largely based on the results of a research of archival materials from the National Archives.

**Keywords:** means of transport; media organizations; journalism in the first half of the 20<sup>th</sup> century; transfer technologies; editorial routines; telephone; railroad

Vývoj komunikace úzce souvisí s vývinem technologií, které umožňují, nebo přinejmenším usnadňují přenos sdělení. Komunikace se v současné době opírá o využívání jak technologických novinek, tak již zaběhlých prostředků, díky čemuž vedle sebe koexistují média tištěná a elektronická. Vývoj médií v posledním desetiletí 20. století, ale především v prvním desetiletí 21. století výrazně ovlivnilo zprovoznění a následně rozšíření sítě Internet.

Současnému tempu vývoje technologií sloužících pro přenos sdělení se musí přizpůsobovat ekonomická logika mediálních organizací, ale také se od něj odvíjejí nároky kladené na osoby, jež s nimi pracují. V mediální sféře tak lze hovořit o vztazích mezi užívanými technologiemi, mediálními organizacemi a uživateli těchto technologií spadajícími pod mediální organizace. Tyto vazby pochopitelně existují už od doby, kdy se začaly formovat první mediální organizace, ale v současnosti jsou o to komplikovanější, že fungují zároveň tištěná i elektronická média a že jedna mediální organizace může využívat třeba všechna existující média naráz. Při snaze o pochopení současné situace je vhodné uvědomovat si historické souvislosti. Cílem mého příspěvku proto je přiblížit situaci v první polovině 20. století v naší zemi. Konkrétně se zaměřuji na využívání různých dopravních prostředků i přenosových technologií a od něj se odvíjející redakční rutiny. Můj výstup do značné míry vychází z výsledků bádání v materiálech Národního archivu i jeho knihovny. Za příklad, prostřednictvím něž svá zjištění přibližuji, jsem si vybral *Lidové noviny*, jejichž hlavní redakce až do roku 1936 sídlila v Brně. Při snahách o přerod z oblastního listu na list celostátního významu se

tedy její vedení i zaměstnanci nevyhnutelně museli vyrovnávat s překonáváním vzdáleností.

### Doprava jako faktor ovlivňující redakční rutiny

Vliv dopravy na proces tvorby a následné distribuce tištěných periodik se v první polovině 20. století projevoval ve dvou vzájemně se prolínajících rovinách. Aby mohl vznikat obsah novin či časopisů, musely být materiály, ať už hotové příspěvky či surové informace, jež přinášely, nějakým způsobem dopravovány do příslušných redakcí, kde byla před započítím tisku sestavována jejich výsledná podoba. Vytiskované noviny či časopisy se pak musely dostat ke čtenářům.

### Doprava informací do redakcí

Nástup automobilové dopravy byl během první poloviny 20. století jen pozvolný. Překotnějšímu rozvoji bránila tehdejší ekonomická a politická situace. Poznamenaly jej obě světové války. V roce 1929 se v Československé republice začala projevovat hospodářská krize, jež kulminovala v roce 1933. Po letech krize přišlo na řadu období vleklé deprese završené druhou světovou válkou (SSÚ 1968:31 a FIRT 1991:20). Od toho se odvíjí i míra využití automobilů při dopravování informací či při přepravě novin. Zásadní úlohu v tomto směru proto musela sehrávat železnice a v případě dopravy informací také telefonní a později dálkopisové linky.

Vlastnictví automobilu v žádném případě nebylo samozřejmostí ani v rovině jednotlivců, ani v rovině institucionální. Ani redakce netvořily výjimku. Kupříkladu redakci

*Lidových novin* okolnosti donutily k nákupu prvního nákladního automobilu koncem 30. let 20. století, když musela čelit silicím potížím s distribucí novin (PERNES 1993:59). V roce 1933 bylo na území celého Československa evidováno 67 385 osobních a 28 158 nákladních automobilů (SÚS 1936:108). V roce 1935 to bylo 88 337 osobních a 29 349 nákladních vozů (tamtéž). Vzhledem k tomu, že počet obyvatel Československé republiky překročil v roce 1930 hranici čtrnácti miliónů a v roce 1940 již dosáhl 14,7 milionu (SSÚ 1968:6), v roce 1933 připadal jeden osobní automobil na každých 211 obyvatel (počítáno bylo se 14,2 milionu obyvatel) a v roce 1935 jeden osobní automobil na každých 162 obyvatel (při použití počtu 14,3 milionu obyvatel). V publikaci *Hospodářský a společenský vývoj Československa* (SSÚ 1968) je uveden vývoj vybavenosti obyvatelstva předměty dlouhodobého užívání. Ačkoliv údaje o některých předmětech jsou k dispozici i za rok 1937, počet automobilů v přehledu chybí. Informace o počtu automobilů se vztahují až k roku 1960, kdy připadalo sedm automobilů na sto domácností (SSÚ 1968:135). Z těchto dat vyplývá, že o masovém využívání automobilů nelze v období první poloviny 20. století v žádném případě uvažovat.

Územní záběr, který mohli redaktori z hlediska získávání informací obsáhnout, byl limitován možnostmi přenosu surových informací či již hotových příspěvků do redakce. Vzhledem k tomu, že vysílání redaktorů do různých míst automobilem rozhodně nebylo z výše uvedených důvodů běžné a koňské povozy nebyly pro přepravu osob na delší vzdálenosti vhodné, třebaže k přepravě vytištěných novin z místa na místo v rámci jednoho města na počátku 20. století sloužily (PERNES 1993:59), je zapotřebí zamyslet se nad jinými možnostmi.

Jedním z řešení, jež se redaktorům nabízela, bylo čerpání informací z konkurenčních novin či časopisů. Toho hojně využívali například v redakci *Lidových novin*, když tento list vycházel jen jako odpoledník, tedy v období od 16. prosince 1893 do 14. prosince 1905 (PERNES 1993:15 a 27). Tehdy býval do značné míry kompilován ze zpráv, které se přebíraly z vídeňských novin *Neue Freie Presse*, brněnských *Tagesbote* a z různých pražských novin, zejména z *Národních listů* (tamtéž, s. 27). Příprava novin založená na takovémto způsobu práce sice byla pohodlná, avšak nepřinášela očekávanou poptávku mezi čtenáři (tamtéž).

Jako zdroj informací bylo možno využívat také výstupy tiskových agentur. Panoval ovšem nesoulad mezi potřebami novinářů a službami, jichž se jim dostávalo, což se negativně promítalo do míry čerpání z tohoto pramene a naopak přispívalo k vlastním novinářským aktivitám. Pražská regionální odbočka rakousko-uherské tiskové kanceláře, pro niž se vžil zkrácený název Korbyro, poskytovala ještě i počátkem 20. století své výstupy pouze v německém jazyce, přičemž obsahově šlo zejména o úřední zprávy a o zprávy ze zahraničí přebírané touto agenturou v souladu s platným kartelovým uspořádáním od německé Wolffovy tiskové

kanceláře (STEJSKAL 2008:31). Vzhledem k povaze poskytovaných materiálů tedy z pohledu novinářských potřeb neexistovala plnohodnotná česká tisková služba, což se nezměnilo ani roku 1906 po rozšíření pražské odbočky o českou sekci nabízející podklady v českém jazyce (tamtéž, s. 61). Novináři se proto spoléhali na své vlastní síly, aby naplnili své ambice – zakládali neformální zpravodajské burzy, zejména v hostincích, na nichž si mezi sebou vyměňovali informace (tamtéž). Nápravu situace nepřineslo ani ustavení Československé tiskové kanceláře v roce 1918, neboť odběratelé agenturního servisu si stále stěžovali na nevyužitelnost dodávaných zpráv (tamtéž, s. 227).

Redaktori primárně pokrývali místo, kde sídlila redakce, a blízké okolí. Dokonce jim byly poskytovány slevy na městskou hromadnou dopravu, mohli cestovat na tak zvaný novinářský lístek<sup>1</sup>. V přepravě osob na delší vzdálenosti hrála nezastupitelnou roli železniční doprava. I v tomto případě novináři mohli využívat zlevněného jízdného. Jím poskytované vnitrostátní výhody upravoval výnos Ministerstva železnic označený 15515-VI./1.-1928. Platily ve všech vlacích, přičemž existovaly výslovně stanovené výjimky spojů, na něž se nevztahovaly. Neplatily kupříkladu v motorových spěšných vlacích určených pro pohodlí lázeňských hostů. Stalo se, že nastala mimořádnost, kdy takto označený vlak z provozních důvodů vedla parní lokomotiva, takže už v podstatě nešlo o vlak motorový, nicméně novinář, který si stěžoval, že po něm přesto byla požadována úhrada jízdného, ač do čela vlaku byla zařazena parní lokomotiva, se svými připomínkami neuspěl. Bylo mu vysvětleno, že směrodatný je druh vlaku stanovený jízdním řádem<sup>2</sup>. Z výkladu Ministerstva železnic k dopisu Policejního komisařství v Ústí nad Labem ze dne 8.12.1928<sup>3</sup> lze vyvodit, že novináři mohli získat roční jízdenku za sníženou cenu a že dle výnosu Ministerstva železnic číslo 4312-III/3 ze dne 28.1.1922 jsou z novinářských jízdních výhod zásadně vyloučeni majitelé, vydavatelé, dopisovatelé a spolupracovníci, jakož i administrativní personál listů.

Novinářům byly vydávány volné či zvýhodněné jízdenky i při naplánovaných cestách do zahraničí, pokud příslušné orgány vyhověly jejich žádostem<sup>4</sup>. Výhodnější cestování po cizině vyjednávalo se zahraničními úřady československé Ministerstvo zahraničních věcí<sup>5</sup>. Přehled slev je uveden v Tabulce 1. Při plánování studijních cest do Rumunska či do Království Srbů, Chorvatů a Slovinců mohli členové Syndikátu československých novinářů žádat o volné jízdenky také výbor mezinárodní organizace nazvané Malá tisková dohoda, k jejímuž vzniku došlo v roce 1924 a která zastřešovala československé, rumunské a jihoslovenské novináře, přičemž byla inspirována vojensko-politickým společenstvím těchto tří státních útvarů zvaným Malá dohoda. Žádost bylo nezbytné podat minimálně s měsíčním předstihem před odjezdem<sup>6</sup>. Volné jízdenky pro studijní či ozdravné cesty do Polska si členové Syndikátu československých novinářů mohli opatřit mimo jiné prostřednictvím pražské-

<sup>1</sup> Viz NA, fond ASYN, k. 58, Žádost Správní radě Elektrických podniků hl. m. Prahy z 24. 1. 1936

<sup>2</sup> Viz Věstník československých novinářů 5 (1928), s. 91

<sup>3</sup> Viz NA, fond MŽ I, k. 722

<sup>4</sup> Viz NA, fond ASYN, k. 58, Žádost o poskytnutí zlevněné novinářské jízdenky z 7.8.1936

<sup>5</sup> Viz Věstník československých novinářů 1–2 (1929), s. 3–4

<sup>6</sup> Viz Věstník československých novinářů 1 (1927), s. 8 a 15–16

Tabulka 1 Nabídka novinářských jízdních výhod na zahraničních železnicích v roce 1929 (zdroj: Věstník československých novinářů 1-2/1929:3-4)

Cílová země	Nabídka výhod
Bulharsko	volné traťové i síťové jízdenky včetně jízdenky měsíční, nabídka se vztahuje i na žurnalisticky činné manželky novinářů
Dánsko	třítýdenní volné jízdenky
Estonsko	kontingent šesti volných měsíčních jízdenek do 2. vozové třídy ročně pro československé novináře
Finsko	kontingent deseti volných jízdenek ročně pro československé novináře, po dosažení limitu možnost slevy 50 % na jízdenky
Francie	pouze neoficiální možnost vyjednat si u soukromých společností slevu 50 %
Itálie	kontingent deseti volných třítýdenních jízdenek ročně pro československé novináře, po dosažení limitu možnost slevy 75 % na jízdenky
Království SHS (Království Srbů, Chorvatů a Slovinců)	tříměsíční jízdenky na určité tratě, omezený počet jízdenek
Litva	individuální posouzení žádostí
Lotyšsko	kontingent deseti volných jízdenek ročně pro československé novináře, po dosažení limitu možnost slevy 50 % na jízdenky
Maďarsko	volné traťové jízdenky za náhradu kolkovného, pouhý průjezd zemí je beze slevy
Německo	vždy se posuzuje každý případ, nabízí se sleva 75 %
Norsko	třítýdenní volné jízdenky
Polsko	omezený počet volných jízdenek, po dosažení limitu možnost slevy 50 % na jízdenky
Rakousko	sleva 50 %
Rumunsko	tříměsíční volné traťové jízdenky
Řecko	povolování slev je v kompetenci provozovatelů soukromých drah
Španělsko	individuální posouzení žádostí
Švédsko	třítýdenní volné jízdenky
Švýcarsko	pokud novinář po návratu doloží, že o Švýcarsku psal, dostane zpět 50 % železničních poplatků
Turecko	individuální posouzení žádostí

ho výboru mezinárodní organizace pojmenované Polsko-československá tisková dohoda, jež fungovala od roku 1926. Žádost bylo taktéž nutné předložit minimálně měsíc před plánovaným datem odjezdu<sup>7</sup>.

Dominantní redaktorovou každodenní rutinou přesto bylo sbírat informace z místa, kde působila hlavní či lokál-

ní redakce, a z jeho blízkého okolí. Novinář působící v místě sídla hlavní redakce zpracovával získané informace přímo v budově redakce a jeho výstup tvořily hotové příspěvky. V tomto případě tedy nebylo zapotřebí využívat žádné technologie k dopravení informací či hotových článků do sídla redakce. Odlišná situace nastávala v případech, kdy mediální organizace disponovala kromě hlavní redakce také pobočkou v jiném místě či vícero takovými lokálními redakcemi. To byla nevyhnutelná podmínka k přeměně regionálního listu v list s celostátní působností, což se stalo i v případě *Lidových novin* (PERNES 2006:17). Pak bylo nevyhnutelné transportovat informace získané v daném místě nebo již hotové příspěvky do sídla hlavní redakce. K tomu zprvu sloužilo telefonní spojení, posléze i dálnopis. Využívat bylo možno i telegrafické spojení, které poskytovaly zejména pošty a případně také železniční stanice, ovšem realizace telefonátu přímo z redakce byla jednoznačně pohodlnější.

Telefonní přístroj patřil v první polovině 20. století k běžnému vybavení redakcí. V telefonním seznamu pražského telefonního obvodu z roku 1924 lze dohledat všechny pražské redakce novin i časopisů a tiskové podniky<sup>8</sup>. Telefonní číslo se tehdy skládalo maximálně z pěti číslic bez jednotné předvolby (tamtéž). Obdobná zjištění přináší i hledání v telefonním seznamu z roku 1927, ovšem v té době již fungoval jiný systém telefonních čísel, která byla tvořena čtveřicí nebo pěticí číslic<sup>9</sup>. K dokreslení, jak vypadaly záznamy v tehdejších telefonních seznamech, je připojena Tabulka 2, v níž je uvedeno srovnání kontaktních údajů na deset pražských redakcí či tiskových podniků. Vybrané subjekty jsou v ní řazeny abecedně. Z tabulky je patrné, že údaje v telefonních seznamech nebyly upravovány dle jednotné předlohy. V případě *Českého slova* a tiskového podniku Melantrich záznamy v telefonním seznamu z roku 1927 obsahovaly také číslo do bytu ředitele Jaroslava Šaldy na Blanické ulici, z čehož lze usuzovat, že společnost se snažila nabízet veřejnosti co největší možnost kontaktovat ji, tedy v nutných případech i mimo pracovní dobu<sup>10</sup>. V roce 1924 bylo telefonní číslo do bytu Jaroslava Šaldy na Sokolovské třídě uvedeno pouze v záznamu u tiskového podniku Melantrich<sup>11</sup>. Obrázek 1 přibližuje grafickou úpravu stránky telefonního seznamu z roku 1924. Ta zůstala zachována i pro rok 1927.

V ekonomické rovině svého fungování musely mediální organizace uvažovat nad tím, jak eliminovat náklady spojené s telefonními hovory. Usilovaly o to, aby se telefonní linka obsazovala na co nejkratší dobu, tedy aby spojení mezi dvěma pracovišti bylo skutečně velmi operativní a rychlé, bez jakýchkoliv zbytečných prodlev (PERNES 1993:57). Docházelo-li k předávání surových informací či hotových zpráv prostřednictvím telefonní linky, hovor obvykle realizovali dva speciálně vyškolení lidé. Na jedné straně byla u přístroje osoba ovládající těsnopis a na druhé straně člověk, jemuž se říkávalo foukač, který disponoval silným hlasem i rétorickým nadáním a byl schopen sdělení nadiktovat

<sup>7</sup> Viz Věstník československých novinářů 1 (1927), s. 8 a 17

<sup>8</sup> Viz NA, knihovna, Telefonní seznam 1924 – telefonní obvod Praha

<sup>9</sup> Viz NA, knihovna, Telefonní seznam 1927 – telefonní obvod Praha

<sup>10</sup> Viz NA, knihovna, Telefonní seznam 1927 – telefonní obvod Praha, s. 35 a 139

<sup>11</sup> Viz NA, knihovna, Telefonní seznam 1924 – telefonní obvod Praha, s. 94

Tabulka 2 Srovnání deseti záznamů o pražských redakcích či tiskových podnicích v telefonních seznamech z let 1924 a 1927

Subjekt	Záznam z roku 1924	Záznam z roku 1927
České slovo	redakce a administrace II., Václavské nám. 42 n. <b>3906, 1464, 4824, 4315, 6471</b>	redakce a administrace II., Václavské nám. 42 n. <b>214-5-1</b> byť ředitele Jar. Šaldy Vinohrady, Blanická ul. 26 n. <b>502-7-0</b>
Lidové listy	ústřední list čl. strany lidové II., Spálená ul. 15 n. <b>832</b>	deník II., Spálená ulice 15 n. redakce <b>437-6-5</b> administrace <b>437-6-7</b>
Lidové noviny, pražská redakce	pražská redakce II., Štěpánská 57 n. (Lucerna) <b>9508, 9635</b>	pražská redakce II., Jindřišská ul. 13 n. <b>295-4-1</b> insertní oddělení <b>297-7-4</b>
Melantrich, tiskový podnik	družstevní podniky pro grafický průmysl II., Václavské nám. 42 n. <b>1464, 4824, 3906, 4315, 6471</b> byť ředitele J. Šaldy, II., Sokolovská tř. 68 n. <b>8801/II</b>	akciová společnost pro grafický průmysl a nakladatelství II., Václavské nám. 42 n. a Jindřišská ul. 8 n. <b>214-5-1</b> České slovo, redakce a administrace <b>214-5-1</b> Pondělník, redakce a administrace <b>214-5-1</b> Pražský ilustrovaný zpravodaj, red. a administrace <b>214-5-1</b> Hvězda československých paní a dívek, red. a admin. <b>214-5-1</b> Masarykův lid, redakce <b>505-6-8</b> byť ředitele Jar. Šaldy Vinohrady, Blanická ul. 26 n. <b>502-7-0</b>
Národní listy	(Pražská akciová tiskárna) II., Lützowova 3 Meziměstské hovory <b>1061</b> místní <b>2400</b> administrace <b>1062</b> knihtiskárna <b>5955</b> ředitel tiskárny <b>6242</b> Ve všední dny po 18. hodině všechna čísla pro redakci ( <b>1061</b> jen meziměstský), v neděli volat jen <b>2400</b> .	(Pražská akciová tiskárna) II., Lützowova ul. 3 <b>210-5-1</b> po úředních hodinách volejte vrátneho <b>210-5-5</b>
Politika, tiskový podnik	závod tiskařský a vydavatelský vrchní ředitel Arnošt Brichta, II., Václavské nám. 21 n. 7465	závod tiskařský a vydavatelský (Národní politika, redakce, administrace, tiskárna) II., Václavské nám. 21 n. <b>200-5-7, 200-5-9, 217-5-1,</b> <b>217-5-3, 217-7-7, 238-8-0</b> v době mimoúřední: vrátňý <b>217-5-2</b> redakce (všed. dne do půl 1 hod. v noci) <b>200-5-7, 200-5-8</b>
Prager Tagblatt	II., Panská ul. 12 n. redakce a pro hovory meziměstské <b>7260</b> pro místní hovory <b>7265</b> knihtiskárna (Jindř. Mercy syn) <b>7261</b> administrace <b>7262</b> sportovní redakce, Dr. Jenkins <b>7264</b>	II., Panská ul. 12 n. <b>241-4-1, 241-4-6</b> (Po 1/2 1 hod. v noci do 8 hod. ráno volejte: vrátňý <b>241-4-5</b> sazárna <b>241-4-4</b> redakce <b>241-4-1</b> až <b>241-4-3</b> )
Právo lidu	redakce časopisu II., Hybernská ul. 7 n. <b>2122</b> administrace, II., Hybernská ul. 7 n. <b>5171</b>	redakce časopisu II., Hybernská ul. 7 n. <b>221-2-2</b> administrace, II., Hybernská ul. 7 n. <b>251-7-1</b> a) šéfredaktor Josef Stivín, b) zástupce šéfredaktora Jaroslav Koudelka <b>220-0-8</b> insertní oddělení, II., Hybernská ul. 7 n. <b>259-9-3</b>
Pražský večerník	deník čl. strany lidové II., Spálená ul. 15 n. <b>832</b>	deník II., Spálená ul. 15 n. redakce <b>437-6-5</b> administrace <b>437-6-7</b>
Venkov	ústřední list Republikánské strany českoslov. Venkova administrace, Hybernská 20 n. <b>3285</b> vrchní ředitel Jun, Havlíčkovo nám. 10 n. <b>3285</b> redakce, Hybernská 20 n. <b>2105, 7824</b> hlavní účtárna, Havlíčkovo nám. 10 n. <b>6190</b>	deník administrace, Hybernská ul. 20 n. <b>276-5-1, 232-8-5</b> redakce, II., Hybernská ul. 20 n. <b>276-5-1, 221-0-5, 278-2-4</b> po 18. hodině volejte: <b>221-0-5, 266-4-1, 278-2-4</b>



**Polický F.**, továrna na kůže a řemeny v Jaroměři, prodejní kancelář, II., Jindřišská ul. 32 n. 4463  
Havlíčkovo nám. 34 n. 4463b)

### Polikliniky.

**Laryngorhinologický ústav univ. německé**, prof. Dr. Pick, II., Ječná ul. 4 n. ×2. 4506

**Lékařská univ. Karlovy**, prof. Dr. Hnátek, II., Myslíkova 7 n. ×2. 1236

**Poliklinický ústav univ. německé**, I., Ovočný trh 7 n. odděl. pro vnitřní nemoci, prof. Dr. Singer, odděl. pro kožní nemoci, prof. Dr. Winternitz, odděl. pro dětské nemoci, prof. Dr. Schleissner. 2863

**Poliklinický ústav univ. německé**, I., Ovočný trh 6 n. odděl. pro chirurgii, nemoci, prof. Dr. Lieblein, odděl. pro oční nemoci, prof. Dr. Šalus, odděl. pro ženské nemoci, prof. Dr. Schenk. 3850

**Zubolékařský ústav univ. německé**, prof. Dr. Boennecken, I., Ovočný trh 6 n. ×2. 2269

**Politika**, knihtiskárna, II., Václavské nám. 21 n. 1688, 4990, 9393

**Politika**, závod tiskařský a vydavatelský, vrchní ředitel Arnošt Brichta, II., Václavské nám. 21 n. 7465

**Politika Národní**, viz **Národní Politika**.

**Polívka Jar.**, Dr., Ing., úř. autor. civilní inženýr stavební a stavitel, Bubeneč, čp. 445. 30835

**Polívka Osvald**, architekt, stavební rada, Náplavní ul. 6 n. 1052

**Pollacka Heřm. synové**, I., Rybářská ul. 26a n. 1956

**Polláčková Olga**, VIII., Palmovka 888. 7495

**Pollak Alexandr** (majitel Oskar Pollak), soukromý byt, Bubeneč, Badeného ul. 400. 8770/VIII

**Pollak Alfred**, továrna na stříbrné zboží, Bredovská ul. 11 n. 647

**Pollak Alfred**, továrna na korokové zátky, II., Klimentská 20, viz **Polák Miroslav**. ×2. 8707/VI

**Pollak Antonín**, kancelář šéfova, viz **Wedeles Joachim syn**. ×2. 79

byt, Karlín, Kolárova ul. 13 n. ×2. 8821/VIII

**Pollak Arnold**, JUDr., JUDr. Vojtěch Salz, a JUDr. František Robitzek, advokátní kancelář, Mezibranská ul. 19 n. ×3. 356

**Pollak Arnold**, V., Věžeňská ul. 140. 8343/VIII

**Pollak Arnold**, JUDr., kancelář, Mezibranská ul. 19 n. 356c) byt, Dittrichova ul. 1773-IL. 8173/VIII

**Pollak Arnošt**, I., Revoluční tř. 11 n. 8457/VI

**Pollak Bedřich**, úředník úvěr. ústavu, Král. Vinohrady, Nerudova 52 n. 8681/VIII

**Pollak Emanuel**, majitel realit. Trojická ul. 1 n. 6332

**Pollak Emanuel**, obchodník drachokamy, II., Vávrova ul. 6 n. 2851

**Pollak Emil**, sklad obuvi, dřívě Ludvík Kompert, „u Mnichovo-Hradištana“, I., Celetná 27 n. 9981

**Pollak Emil**, velkoobchod, komisionářství a jednatelství, VII., Ověnecká ul. 19 n. 8981/VI

**Pollák Emil**, máslo, vejce, sýry a různé potraviny ve velkém i malém, Král. Vinohrady, třída maršála Focha 32 n. 8714/VIII

**Pollak Gustav**, I., Karlova ulice 20 n. 31393

**Pollak Hynek**, velkoobchod kol. zbožím a import kávy, soukromý byt, Žižkov, Karlova ulice 5 n. 8851/IV

**Pollak Jakub**, velkoobchod veškerými krejčovskými přípravami a galanterním zbožím, Celetná ul. 2 n. 4520

**Pollak Jindřich**, obchod klenoty, II., Revoluční tř. 8 n. 3950

**Pollak Josef**, velkoobchod uhlím, Jindřišská ul. 18 n. 1733 ×2. 2410 skladiště, Smíchov, Buštěhradské nádr. 1733b), 2410b)

**Pollak Josef**, sklad výrobků fy. „Chemia“, spol. s r. o. v Plzni, Král. Vinohrady, Resslova ulice 3 n. u Wilson. nádr. 210

**Pollak Josef J.**, zástupce tu- i cizozemských továren na bavlněné a vlněné zboží, Železná ul. 3 n. 311

**Pollak Karel**, soukromý byt, Kaprová ul. 32 n. 8565/IV

**Pollak Karel**, sklad koží, II., Revoluční tř. 8 n. 6279

**Pollak Karel**, zastoupení firmy Jindřich Klinger ve Vídni, Mikulášská tř. 34 n. ×2. 4923

**Pollak Karel**, zástupce fy. Otto Rüger, Podmokly, kancelář, II., Krakovská 24 n. 8915/II

byt, Král. Vinohrady, Sladkovského ul. 4 n. 8888/VIII

**Pollak Karel**, V., Mikulášská tř. 28 n. 9938

**Pollak Karel Filip**, etherické oleje a trestí, Lützowova ul. 20 n. ×2. 1033

skladiště, Král. Vinohrady, Božetěchova ul. 8 n. 30856

**Pollak Lev**, MUDr., ordinace, II., Jungmannova tř. 22 n. 8110/VIII

soukromý byt, I., Skořepka 6 n. 8649/II

**Pollak Lev Alois**, MUDr., Král. Vinohrady, Tylovo nám. 21 n. 2722

**Pollak Otto**, majitel firmy Josef J. Pollak, byt, Václavská ulice 21 n. 8179/IV

**Pollak Richard**, úředník první Terstské akciové společnosti pro loupání rýže, Terst, Král. Vinohrady, tř. maršála Focha 51 n. 3682

**Pollak Rudolf**, odborný závod pro zařizování tiskáren, Haštalská ul. 11 n. ×2. 1235

**Pollak Rudolf**, II., Mezibranská ul. 9 n. 8583/VI

**Pollak Rudolf**, zástupce firmy Alois Lemberger, továrna na vlněné, polovlněné a bavlněné zboží, Místek, Hrádek a Krňov, V., Věžeňská 3 n. 5418

**Pollak Rudolf**, prokurista České banky Union, V., Josefovská tř. čp. 124. 8559/IV

**Pollak Vilém**, Bilkova ul. 4 n. 552

**Pollak Vilém**, zástupce „Noe Stross“, akc. spol., Na Příkopě 14 n. 5029

**Pollak E. a spol.**, jednatelství, I., Železná 12 n. 9986

**Pollak Jakub a syn**, továrna ozdobných kartonáží, I., Dlouhá tř. 45 n. 3843

**Pollak Josef & spol.**, továrna pleťového a stávkového zboží, Michle, Havlíčkova čp. 419. 6395

**Pollaková Anna**, soukromnice, II., Lützowova 43 n. 1391

**Pollaková Anna**, provd. Schicková, modní síň, Revoluční třída 16 n. 3405

**Pollaková Berta**, Havlíčkovo nám. 12 n. 8504/II

**Pollaková Elly**, V., Mikulášská tř. 17 n. 8564/VI

**Pollaková Gréta**, malířský a uměl. prům. atelier, Král. Vinohrady, Tylovo nám. 21 n. 2722

**Pollaková Marie**, majitelka firmy H. Pollak, Velké nám. 6 n. 8057/VIII

**Pollakové bratři**, Král. Vinohrady, Manesova ul. 19 n. 2945

**Pollatschek Emil**, MUDr., zubní lékař, II., Jindřišská ul. 16 n. 4647

**Pollert Jindřich**, inž., úř. aut. civ. inženýr a stavitel, II., Vodičkova ul. 42 n. 6256

**Pollert Rudolf**, velkoobchodník, II., Podskalská 43 n. 8830/IV

**Polní dráhy**, závody pro a železniční potřeby „Ferrovia“, akc. spol., ústřední kancelář, II., Václavské nám. 18 n. Továrna a nákupní kancelář v Radotíně, tel. Radotín č. 7. ×3. 7505

**Polonyi Hynek**, ředitel, soukromý byt, II., Žitná ul. 44 n. 8483/VIII

**Polonyi J.**, ředitel „První vídeňské sklo zrcadlové pojišťující společnosti“, Václavské nám. 53 n. ×2. 1290

**Polský konsulat**, Smíchov, Štefánikova tř. 46 n. ×2. 4454

Tabulka 3 Sazebník obyčejného hovorného po Československu, do Rakouska a do Německa v roce 1921 (zdroj: Věstník Ministerstva pošt a telegrafů 69/1921:382-383)

ČESKOSLOVENSKO		RAKOUSKO		NĚMECKO	
Pásmo	Cena za jednotku (v Kč)	Pásmo	Cena za jednotku (v Kč)	Pásmo	Cena za jednotku (v Kč)
místní hovory	0,6	---	---	---	---
do 25 km	3	do 25 km	3	do 50 km	4
do 50 km	4	do 50 km	4	do 100 km	5
do 100 km	5	do 100 km	5	do 300 km	10
do 200 km	6	do 200 km	6	do 500 km	15
do 350 km	8	do 350 km	8	do 750 km	20
do 500 km	10	do 500 km	10	do 1 000 km	25
nad 500 km	12	nad 500 km	12	nad 1 000 km	30

s co nejmenšími prodlevami, přičemž díky domluveným signálům či třeba jen z pouhého zachraptění písaře nebo písařky poznal, že došlo k poruše, šumu, popřípadě i výpadku spojení, a nepřenesenou pasáž neprodleně začal diktovat znovu (tamtéž). Spojení tedy nebylo vždy bezchybné, a účastníci hovoru se tak museli běžně vypořádávat s technologickými šumy.

Cenu za poskytované telefonní služby stanovovalo Ministerstvo pošt a telegrafů. Uvědomovalo si, že mediální organizace patří mezi významné uživatele telefonů. Proto bylo ochotné jednat s profesními organizacemi, jež hájily zájmy novinářů, o úpravě cen za telefonní dopravu novinářských zpráv<sup>12</sup>. Úlevy byly zahrnuty přímo do sazebníku, který byl zveřejněn ve *Věstníku Ministerstva pošt a telegrafů* z 28. prosince 1921. Poplatek za novinářské hovory činil polovinu poplatku za obyčejné meziměstské hovory. Dále bylo v sazebníku uvedeno, že v neděli se omezuje telefonní styk kromě hovorů novinářských a tiskových pouze na hovory pilné, za něž byl účtován trojnásobek ceny obyčejného hovoru<sup>13</sup>. Základní (nezlevněné) ceny hovorů po Československu a do Rakouska i Německa přináší Tabulka 3. Pro představu, jak bylo telefonování nákladné, může posloužit srovnání s průměrnými cenami základních potravin z roku 1921. Kilogram brambor vyšel na 1,80 Kč, což byla cena odpovídající třem jednotkám obyčejného místního hovoru. Mléko tehdy stálo 3,30 Kč/l, což by přibližně odpovídalo jedné nezlevněné telefonní jednotce meziměstského hovoru v pásmu do 25 km. Za chléb se platilo 5,85 Kč/kg, což by bylo srovnatelné buď se dvěma jednotkami meziměstského hovoru v pásmu do 25 km či s jednou jednotkou meziměstského hovoru v pásmu do 200 km (tamtéž a SSÚ 1968:146).

Technologickou novinkou, jež byla založena na principu, že telefonní linky nemusí přenášet pouze mluvené slovo, ale i psaný text, se stal dálnopis, který si svůj význam v tuzemských redakcích udržel až do 90. let 20. století (BEDNAŘÍK – JIRÁK – KÖPPLOVÁ 2011:380). Dálnopis lze

označit za předchůdce faxu, ale i různých forem on-line konverzace, které se začaly rozvíjet s nástupem internetu. Užitečným pomocníkem se stal ve třicátých letech 20. století například vydavatel *Lidových novin*, který řešil časovou i finanční náročnost komunikace mezi hlavní (brněnskou) a pražskou redakcí listu (PERNES 1993:58). Nabídka od Spojů na pronájem dálnopisu Jaroslavu Stránskému výrazně v obou směrech pomohla (tamtéž).

#### Doprava tištěných periodik ke čtenářům

Distribuce tisku byla v první polovině 20. století založena na abonentním (předplatitelském) systému, přičemž v tomto případě se o doručování periodik starala pošta, a na pouličním prodeji (KONČELÍK – VEČEŘA – ORSÁG 2010:39). Pouliční prodej zajišťovali jak kolportéři neboli kameloti, mezi něž se řadili tak zvaní prodavači na ruce, kteří stáli vždy na téže místě, a prodavači pochozí, kteří nabízeli tisk kolemjdoucím, jež cestou potkali, tak stánkaři<sup>14</sup>. Zásadní systémová změna nastala až v roce 1953, kdy monopol na distribuci periodických tiskovin získala Poštovní novinová služba, přičemž kolportáž byla zprvu znemožněna (KONČELÍK – VEČEŘA – ORSÁG 2010:39 a DORČÁKOVÁ 2011:123).

Nejsilnější čtenářskou základnu měla periodika v místě, kde byla vydávána, a v okolí. Nebylo by však pravdivým tvrzením, že dostupnost novin a časopisů byla pouze městskou výsadou. Díky poštovním linkám se tištěná periodika mohla dostat i na venkov. Tisk byl dokonce označován za most mezi městy a venkovem<sup>15</sup>.

Jak při poštovní přepravě, tak při dopravě hotových výtisků zajišťované samotnými mediálními organizacemi sehrávala nezastupitelnou roli železniční doprava. Rozsáhlá železniční síť velice podporovala distribuci tisku (BEDNAŘÍK – JIRÁK – KÖPPLOVÁ 2011:137). V odborné dobové publikaci přibližující železniční historii československých zemí se píše (FIALA 1932:3): „Ani veliké využití ostatních dopravních prostředků, nevyjímaje automobily,

<sup>12</sup> Viz NA, fond ASYN, k. 58, Pozvánka na poradu Ministerstva pošt a telegrafů ze dne 29. 5. 1921

<sup>13</sup> Viz Věstník Ministerstva pošt a telegrafů 69 (1921), s. 382

<sup>14</sup> Viz NA, fond ASYN, k. 58, dopis Společného výboru organizací prodavačů novin z listopadu 1938

<sup>15</sup> Viz NA, fond ASYN, k. 58, článek v deníku Večer ze dne 24.5.1940



nemůže nahradit železnici při dopravě velkých množství na velké vzdálenosti.“ Poštovní zásilky a tiskoviny do této skupiny komodit bezpochyby patří. Přípravu nových poštovních linek do vlaků měl na starost Svaz poštovních a telegrafních zaměstnanců. Mediální organizace považoval za zásadní partnery, s nimiž zavádění nových poštovních oddílů projednával, přičemž zjišťoval, do jaké míry by těmito subjekty byly poštovní služby ve vybraných vlcích využívány k přepravě novin a časopisů, tedy zda vůbec má smysl nové poštovní linky zavádět<sup>16</sup>.

Poštovní přeprava zásilek si získávala stále větší popularitu. Při přepravě zásilek po železnici si je příjemce musel vyzvednout přímo na nádraží, zatímco při poštovní přepravě, byť i při jejich transportu se využívalo železnice, mu byly doručeny až domů. Začalo proto docházet ke zpoždování osobních vlaků, v nichž byly poštovní zásilky přepravovány, a tak se přistoupilo k navýšení počtu zrychlených nákladních vlaků, v nichž se převážela i pošta, ale i k většímu nasazování celých poštovních vozů ve vlcích osobní přepravy<sup>17</sup>. Zvyšoval se rovněž počet vlaků využívaných k dopravě pošty. K dispozici je údaj z roku 1932, kdy bylo využíváno denně 2 374 vlaků, a z roku 1934, kdy to bylo již 2 724 vlaků (SÚS 1936:109).

Perfektně koordinované využití různých dopravních prostředků při distribuci raníku lze sledovat u *Lidových novin*, neboť se snažily získat si co největší čtenářskou obec nejen v místě svého vydávání, tedy v Brně, a v jeho okolí, ale i v Praze a okolí. I v Praze se totiž *Lidové noviny* prosazovaly, přičemž jejich čtenáři oceňovali úroveň listu, na jehož tvorbě se podíleli také externí spolupracovníci z řad odborníků a vědců (PERNES 1993:30). Založení pražské redakce ve Štěpánské ulici roku 1920 sice vyřešilo otázku, jak získávat informace z hlavního města, ale k usnadnění distribuce příliš nepomohlo, poněvadž noviny se stále tiskly v Brně (tamtéž, s. 56).

Nejprve se vydavatel spoléhal na koňskou sílu a na přepravu po železnici. Kůň třikrát za noc vozil balíky s novinami na brněnské nádraží, kde byly přeloženy do vlaku a odeslány do Prahy. Z časového hlediska ovšem toto řešení bylo velmi napjaté, což vedlo k nákupu nákladního automobilu. Přesto se nic nezměnilo na tom, že vlak s novinami přijížděl do Prahy až kolem osmé hodiny ranní, takže raník se dostal do prodeje natolik pozdě, že mu to ubíralo na odbytu (tamtéž, s. 59). Rychlík jedoucí v čase vlaku, jímž byly přepravovány *Lidové noviny*, lze dohledat i v jízdním řádu z roku 1938. Z Brna odjížděl šest minut před čtvrtou hodinou ranní a do Prahy přijížděl šest minut před osmou hodinou. Jeho jízdní doba tedy trvala rovné čtyři hodiny<sup>18</sup>.

Tenkrát bylo jedinou schůdnou variantou při přepravě různých komodit vlakem využívat mezi Brnem a Prahou trať vedoucí přes Českou Třebovou a Pardubice, jejíž úsek z Prahy do České Třebové byl otevřen už 1. září 1845 a úsek z České Třebové do Brna 1. ledna 1849 (České dráhy, a. s. 2006:45 a 48). Druhá možnost přibyla, třebaže stavební práce začaly už v roce 1938, nicméně byly přerušeny válkou, až 20. prosince 1953 po dokončení moderní trati mezi

Brnem a Havlíčkovým Brodem přes Žďár nad Sázavou, která navazovala na zrekonstruovaný úsek mezi Havlíčkovým Brodem a Kolínem (tamtéž, s. 48 a ŽAMBERSKÝ – KOTRMAN 1989:15). Trať tehdy převzala funkci jižního hlavního tahu (ŽAMBERSKÝ – KOTRMAN 1989:9). Nový úsek mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem byl poslední tratí postavenou na českém území (KUBÁT – JACURA 2010). Křížení železniční trati s pozemními komunikacemi je v tomto úseku velmi moderně vyřešeno ve všech případech mimoúrovňově, aby se vyloučila možnost střetu automobilu se železničním vozidlem.

Doprava novin vlakem z Brna do Prahy se tedy kvůli jejich pozdní distribuci po Praze neosvědčila. Vedení podniku se proto rozhodlo vydávat raník s takovým předstihem, aby jej bylo možno dopravit nákladním automobilem nikoliv na brněnské nádraží, ale až do Olomouce, odkud odjížděl noční vlak, který přijížděl do Prahy už v sedm hodin ráno (PERNES 1993:59). Tím však situace nebyla vyřešena natrvalo. Po změně jízdního řádu musely noviny putovat autem do Přerova, jindy přepravu novin zabezpečovala v části trasy (mezi Brnem a Českou Třebovou nebo Pardubicemi) dokonce motorová drezína obsluhovaná železničním personálem a někdy nákladní automobil jezdil až do Prahy (tamtéž a ŠALDA 2001:178). Bezchybně musel být organizován také rozvoz novin po Praze, neboť každé zpoždění vyvolávalo telefonické reklamace i stížnosti a nižší prodej listu (PERNES 1993:59). Starosti s převozem novin z Brna do Prahy odpadly v roce 1936 po přesunu sídla *Lidových novin* do Prahy na Národní třídu (tamtéž, s. 60).

Distribuční potíže se ovšem neomezovaly pouze na Prahu. Julius Firt na konci 20. let 20. století poukazyval před svým nástupem do nakladatelské firmy Borový, která v té době spadala do portfolia *Lidových novin*, doslova na zcela diletantskou administraci listu. Pozastavoval se nad tím, proč se noviny dostanou čtenářům včas jenom ve východní polovině Čech, zatímco do Plzně přicházejí až odpoledne, kdy se tam již nabízejí večerníky (FIRT 1991:16).

## Závěr

Dějiny médií jsou úzce spjaty s vývojem technologií, které jakkoliv souvisejí s produkcí sdělení. Zaměstnanci mediálních organizací jsou v každé době limitováni i ovlivňováni dostupnými technologiemi a zároveň se s nimi musí naučit pracovat a musí se je naučit vhodně využívat. Technologie kromě toho předurčují možnosti působení mediálních subjektů a jejich ekonomickou logiku. O existenci vztahů mezi užívanými technologiemi, mediálními organizacemi a uživateli těchto technologií spadajícími pod mediální organizace je možno uvažovat v kterémkoliv časovém úseku počínaje vznikem prvních mediálních organizací a konče současným stavem. Budou však mezi nimi rozdíly, a to i velmi zásadní, které se odvíjejí od technologické vyspělosti lidstva ve sledovaných etapách. Cílem tohoto příspěvku proto bylo přiblížit, po jakých cestách musely informace v první polovině 20. století putovat, než se dostaly k příjemci.

<sup>16</sup> Viz NA, fond ASYN, k. 58, dopis Svazu poštovních a telegrafních zaměstnanců v ČSR z května 1931

<sup>17</sup> Viz NA, fond MŽ I, k. 159, záznam porady Pošta a průběžný provoz nákladový pro jízdní řád 1921/1922 konané ve dnech 23.-26.2.1921

<sup>18</sup> Viz NA, knihovna, Jízdní řád ČSD 1938, s. 14-16

## Literatura a tištěné i elektronické prameny

BEDNAŘÍK, Petr – JIRÁK, Jan – KÖPPLOVÁ, Barbara (2011): *Dějiny českých médií: Od počátku do současnosti*. Praha: Grada.

ČESKÉ DRÁHY, a. s. (2006): *Ročenka Českých drah, a. s., 2005/2006: stručný výtah*. Praha: České dráhy, a. s.

DORČÁKOVÁ, Jana (2011): *K významu slova kamelot. Komunikace, média, společnost*. Praha: UK FSV. roč. 1, č. 1, s. 122-125.

FIALA, Ctibor (1932): *Železnice v republice Československé: Historie a vývoj železnic v zemích československých*. Praha: Státní nakladatelství.

FIRT, Julius (1991): *Knihy a osudy*. Brno: Atlantis.

KONČELÍK, Jakub – VEČEŘA, Pavel – ORSÁG, Petr (2010): *Dějiny českých médií 20. století*. Praha: Portál.

KUBÁT, Bohumil – JACURA, Martin (2010): *Modernizace železniční sítě České republiky. ASB: Architektura, stavebnictví, byznys* [online]. Praha: Jaga Media, 26.7.2010 [cit. 2012-01-07]. Dostupné z: <<http://www.asb-portal.cz/inzenyrskostavby/dopravni-stavby/modernizace-zeleznicni-site-ceske-republiky-2081.html>>

PERNES, Jiří (2006): *Svět Lidových novin*. In: CHMEL, Zdeněk – PAVELKA, Jiří (eds.). *Lidové noviny Arnošta Heinricha a dnešek*. Brno: Syndikát novinářů jižní Moravy a Katedra mediálních studií a žurnalistiky FSS MU.

PERNES, Jiří (1993): *Svět Lidových novin 1893–1993: Stoletá kapitola z dějin české žurnalistiky, kultury a politiky*. Praha: Lidové noviny.

STÁTNÍ STATISTICKÝ ÚŘAD (1968): *Hospodářský a společenský vývoj Československa: vybrané statě a statistické přehledy*. Praha: SEVT.

STÁTNÍ ÚŘAD STATISTICKÝ (1936): *Statistická ročenka republiky Československé*. Praha: Orbis.

STEJSKAL, Jan (2008): *Zprávy z českého století: Tiskové agentury a česká společnost 1848–1948*. Praha: Triton.

ŠALDA, Jaroslav (2001): *Budování tisku za Rakouska, Československé republiky a jeho obrana za německé okupace: Paměti legendárního ředitele Melantrichu*. Praha: Eva.

Věstník československých novinářů. Praha: Syndikát československých novinářů, 1 (1927).

Věstník československých novinářů. Praha: Syndikát československých novinářů, 5 (1928).

Věstník československých novinářů. Praha: Syndikát československých novinářů, 1–2 (1929).

Věstník Ministerstva pošt a telegrafů. Praha: Ministerstvo pošt a telegrafů, 1921. č. 69.

ŽAMBERSKÝ, Evžen – KOTRMAN, Jiří (1989): *Historie a současnost železničních tratí*. In: POLÁČEK, Libor (ed.). *Jízdy historických vlaků*. Praha: NADAS.

## Archivní zdroje

*Fond ASYN*. Národní archiv v Praze.

*Fond MŽ I*. Národní archiv v Praze.

*Telefonní seznam 1924 – telefonní obvod Praha*. Knihovna Národního archivu v Praze.

*Telefonní seznam 1927 – telefonní obvod Praha*. Knihovna Národního archivu v Praze.

*Úřední jízdní řád Republiky československé, letní období 1938*. Knihovna Národního archivu v Praze.