



POČÁTKY TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V OLOMOUCI Z POHLEDU MÍSTNÍHO TISKU PŘELOMU 19. A 20. STOLETÍ

Kristýna Bařinová (Olomouc)

The Beginnings of Tramway Transport in Olomouc as Viewed by the Local Press at the Turn of the 19th Century

Abstract: The regional press played a crucial role in the turbulent atmosphere of the late 19th century. Moreover, it was the only medium of mass communication through which the public could be informed about the latest events in the town of Olomouc and its surroundings. The key periodicals of the Olomouc environment include the Czech newspapers *Olomoucký Pozor* and *Našinec* and the German *Die Neue Zeit* and *Mährisches Tagblatt*, which slowly became a national battleground of the local population. These newspapers were pillars of the Olomouc journalistic scene, reflecting the tense mood of the ethnically divided city, usually according to the political or national focus of the particular paper. Local periodicals thus portrayed everyday events from the point of view of individual national groups, which through their newspapers tried to discredit each other, and illustrated individual events adequately to their ideological stance. The pages of the press frequently included purposely formulated articles based on the long-term tendencies and objectives of the two nationalities. As tensions increased, events that were at first glance quite apolitical became the subject of controversy. Even such an achievement of modern society as the introduction of fully electrified public transport in the city soon turned into a political and national topic, which for some time filled the front pages of both Czech and German Olomouc periodicals.

Keywords: regional newspapers – electric railway – tramway – Moravian journals – 19th century – Olomouc

Úvod

Závěr 19. století představoval pro vývoj města Olomouce zásadní období. Někdejší metropole, po více než dvě stiletí zakovaná do hradebního kruhu, se konečně zbavila pevnostního statutu a mohla se začít plnohodnotně rozvíjet podobně jako jiná moravská města. Dynamiku urbanistického rozvoje řídilo a do jisté míry i brzdilo někdejší německé vedení radnice, jež si kladlo za cíl především uchovat stálostí prověřený německý ráz města. Česko-německé národnostní soupeření bylo v Olomouci trvalým průvodním jevem veřejného dění ve městě. Přelom 19. a 20. století se nejen v Olomouci, ale v moravském prostředí obecně, nesl ve znamení bojů o radnice jednotlivých obcí a měst odehrávajících se ve vleku nacionálního konfliktu. Strategie tohoto zápasu se u českého tábora opírala přirozeně o české voličstvo a především také o důsledné prosazování ekonomického bojkotu pod heslem „Svůj k svému“.¹

Postupně tak dochází k formování tzv. ekonomického nacionalismu, který je možno dle závěrů D. Jančíka spolu s E. Kubů v práci *Nacionalismus zvaný hospodářský* vnímat jako svébytnou součást integrálního nacionalismu, jenž je

stanoven zcela specificky, a to ekonomikou, se specifickými cíli, tudíž ekonomickým ziskem, avšak nacionálně definovaným, od něž se následně přirozeně odvíjejí také prostředky jeho realizace.²

Aplikace ekonomického bojkotu vůči německým obchodníkům, produktům, živnostníkům apod. se zejména v menších národnostně smíšených obcích a městech, jakým byla i Olomouc, ukázala být efektivní taktikou, přičemž prostor pro jeho propagaci skýtala zejména česká regionální periodika. Právě ta mnohdy již tak vypjatý česko-německý antagonismus svým přístupem a hodnocením dílčích kauz vědomě podněcovala.

Jedním ze zásadních problémů, kterým Olomouc čelila již v dobách, kdy sloužila jako jedna z klíčových fortifikací habsburské monarchie, byla prakticky nulová možnost dopravního spojení města s vlakovým nádražím, které bylo právě kvůli omezením plynoucím z pevnostního statutu postaveno daleko za městem. Jednou z priorit vedení města tak bylo zajistit moderní, rychlou a dostupnou veřejnou hromadnou dopravu nejen na nádraží, ale i na blízká předměstí. Do snažení o zcela nutný a nevyhnutelný rozvoj však v tomto období vstupuje již všudypřítomné národnostní soupeření.

¹ Kolektivní ekonomicko-hospodářský bojkot představoval na přelomu 19. a 20. století zcela hmatatelný projev nacionalismu. Při důsledném dodržování mohl mít takovýto bojkot až fatální dopad na místní tržní ekonomiku a celkovou hospodářskou situaci, zejména v menších národnostně smíšených lokalitách, kde místní společnost stavěla na vzájemných obchodních a podnikatelských vazbách. Ztotožnění se s jedním či druhým národnostním táborem a odmítání výrobků a služeb tábora opačného tak přímo útočilo na ekonomický rozvoj obcí a měst, což bylo příčinou jeho stagnace, a to vše ve snaze prosadit vlastní společensko-národnostní zájem. KLADIWA – POKLUDOVÁ – KAFKOVÁ 2008, s. 325–327.

² JANČÍK – KUBŮ 2011, s. 9–13.

Na následujících stranách je možno se přesvědčit, že i záležitosti, které se s odstupem doby jeví jako pro spor banální a jinak všeobecně prospěšné, se mohly v určité době stát předmětem sváru.

Volba formy veřejné přepravy v Olomouci, která nakonec padla na moderní technologickou novinku své doby, elektrickou dráhu, se stala příčinou zcela unikátního národnostního sporu, který v ostatních městech, kde již veřejná doprava fungovala, jako v Brně či Praze, neměla doposud obdoby. Již během jejího budování se projevovaly velmi rozdílné úhly pohledu, pod kterými vývoj pozorovaly obě hlavní národnosti, které ve městě a jeho okolí žily. Tato rozdílná hlediska velmi důrazně předkládal obyvatelstvu právě místní dobový tisk.

Názorové střety a vzájemné výpady na stránkách olomouckých periodik byly zcela běžným jevem v rámci sledovaného období. Hlas tisku, který se prezentoval jako hlas lidu, formuloval ve skutečnosti ideje jednotlivých národnostních táborů a politických hnutí. V tomto smyslu kriticky hodnotil prakticky každý počín a významnou událost, která se ve městě a jeho okolí udála. Na dění ve městě nahlížela tamější periodika samozřejmě optikou vlastních zájmů, bez ohledu na jejich všeobecnou prospěšnost. Určujícím faktorem tak byla propagace ideového založení dané tiskoviny, jak z pohledu národnostního, tak politického, avšak jak vidíme v případě budování místní elektrické dráhy, i ekonomického. Gradující antagonismus lokálních novin přerůstal mnohdy ve vzájemný dialog na téma dílčích kauz, z nichž se navzdory často banálnímu základu stávala nezřídka témata politická.

Předmětem zájmu této studie je snaha zachytit proces zřizování tramvajové dopravy v Olomouci pod vlivem vrcholícího národnostního konfliktu, který se odehrával na stránkách místních periodik. Jádrem práce je tak zejména snaha o analýzu novinového textu čtyř hlavních olomouckých tiskovin, německojazyčných *Die Neue Zeit* a *Mährisches Tagblatt* a českých *Našinec* a *Olomoucký Pozor*, na jejichž stránkách se odráží osobitý obraz myšlení a způsob argumentace nejen jednotlivých listů, ale v širším smyslu také těch vrstev obyvatelstva, jež tyto deníky odebíraly. Výše uvedený výčet periodického tisku, jež tvoří nedílnou součást bohatého fondu Vědecké knihovny v Olomouci, představuje stěžejní pramennou základnu celé předkládané práce.

Olomouc na konci 19. století

Přestože bývá druhá polovina 19. století obecně spojována mimo jiné s procesy modernizace a industrializace společnosti, Olomouce se navzdory všem snahám někdejšího vedení města tento fenomén dotýká z počátku jen velmi pozvolna. V posledních dekádách dlouhého 19. století byla Olomouc z hlediska hospodářského, ekonomického, ale také

populačního vývoje značně determinována svým specifickým postavením pevnostního města. Funkce posádkového sídla znemožňovaly urbanizační i demografický rozvoj v takovém rozsahu jako u jiných moravských měst, což mělo zásadní dopad mimo jiné i na každodenní život místního obyvatelstva. Město uzamčeno nepropustnou fortifikací se svou rozlohou omezovalo pouze na lokalitu dnešního historického centra a předměstí (Předhradí) a zaujímal tak nevelkou plochu 288 ha. V souvislosti s omezenými možnostmi z hlediska pracovních příležitostí příliv nového obyvatelstva a s ním spojený nárůst populace města pochopitelně stagnoval. Na sklonku 19. století se pohyboval na hranici 20 tisíc obyvatel, přičemž zhruba třetinu z tohoto počtu tvořila vojenská posádka.³

Základním předpokladem pro kýžený ekonomický i urbanistický vývoj Olomouce byla co nejrychlejší likvidace zastaralého opevnění a následného regulovaného rozšiřování městské zástavby. Proto také již v roce 1868 olomoučtí radní formulují petici zaslanou ministerstvu války, v níž naléhavě požadují zrušení statutu pevnosti pro Olomouc. Jednalo se o poměrně komplikovaný byrokratický proces a na konkrétní vyjádření čekala Olomouc téměř dvacet let. První kroky rušení pevnostní zástavby však byly zahájeny již po roce 1876. Postupně docházelo k rozebrání jednotlivých pevnostních bran, přičemž každé rozhodnutí o demolici muselo vycházet z předchozího jednání s erárem. Nově zpřístupněné prostory posloužily vzniku nových komunikací vyváděných z města, které byly koncipovány dle plánů a potřeb vojska. Teprve na základě císařského nařízení ze dne 9. března roku 1886 došlo po dlouhých letech konečně k oficiálnímu zrušení statutu pevností v Josefově, Terezíně i Olomouci.⁴

Do podoby moderního města se Olomouc začala přetvářet teprve v závěrečné dekádě 19. století. Výstavba nových domů se soustředila především v oblasti od někdejší Hradské brány směrem k hlavnímu nádraží, následně kolem nádraží Olomouc město, kde byla vybudována velkolepá vilová zástavba, tzv. úřednická čtvrť, nebo rozrůstající se lokalita činžovních domů v blízkosti železniční stanice Olomouc Nová Ulice.⁵

I přes příznivější podmínky, které nyní umožňovaly snadnější rozvoj, se Olomouc již nikdy nestala významně expandující průmyslovou metropolí. Předpokládanému rozšiřování města nyní již nebránila pevnost, ale politika a nacionální soupeření. Podstatnou vinu na těžkopádném vývoji v Olomouci lze do značné míry přičítat především zástupcům městské samosprávy, kteří v obavách ze ztráty německého rázu města a tím i možného oslabení vlastních pozic cíleně brzdili celou řadu projektů. Pod záštitou hesla „Olomouc raději malá, ale německá“ bylo bráněno zejména vzniku nových českých průmyslových závodů a prodejí utvořených parcel po původním opevnění českému

³ V roce 1880 čítal počet olomouckého obyvatelstva 15 441 civilních obyvatel, k němuž bylo následně započteno i 4 705 příslušníků vojska. Do roku 1890 se číslo populace příliš neproměnilo. Klesl počet vojenské posádky na 3 632 vojáků, ale nárůst olomouckého civilního obyvatelstva se pohyboval pouze v řádech stovek. V roce 1890 Olomouc čítala na 16 056 civilních občanů. Celkový počet tak na prahu poslední dekády 19. století nepřekročil ani 20 tisíc obyvatel. MÜLLER 1888, s. 78–83; MÜLLER 1896, s. 78–92; MÜLLER 1905, s. 176–178.

⁴ FISCHER 1935, s. 12.

⁵ TICHÁK 2000, s. 8–11; TICHÁK 2018, s. 6–18.

obyvatelstvu. Již tak drahé pozemky, které obecně šly velmi těžce na odbyt, se staly předmětem národnostních česko-německých třenic. Urputná politika olomoucké radnice tak paradoxně zapříčinila nenadálý rozkvět okolních obcí, kam čeští podnikatelé byli nuceni soustředit svou činnost a které se také v roce 1919 staly nakonec součástí tzv. Velkého Olomouce. Na olomouckých předměstích postupně vyrůstaly nové vilové čtvrti a zástavby činžovních domů, ale také české továrny, z nichž některé přetrvaly dodnes. V roce 1898 začala být budována proslulá čokoládovna Zora v nedaleké obci Hodolany nebo Hanácký akciový pivovar založený v roce 1896 v obci Holice. Cílené průtahy z německé strany spojené s kupčením pozemků ve snaze omezit příliv českého obyvatelstva tak dokonale odrážely aktuální situaci města zmitajícího se uprostřed národnostně rozdělné společnosti konce 19. století.

Není nutné zdůrazňovat, že i olomoucká společnost byla na přelomu 19. a 20. století značně polarizována. Vzrůstající nacionalismus se odrážel ve všech sférách každodenního života Olomoučanů. Do města postupně mířili drobní čeští živnostníci i česká inteligence (novináři, lékaři, advokáti), kteří se brzy začali aktivně zapojovat jak do ekonomických a kulturních oblastí, tak do politických otázek. Rostoucí zájem občansky se angažovat spolu s šířícím se trendem rozkvětu spolkové činnosti poté vrcholil na konci 90. let. Navzdory částečnému přílivu nového českého obyvatelstva můžeme v Olomouci pozorovat stále se opakující neproniknutelný okruh německých radních pojištěný vzájemnými příbuzenskými vztahy. Pevné propojení někdejšího starosty města Karla Brandhubera (1896–1918) s místními vlivnými německými rodinami, bohatými obchodníky a spojenectvím se zemskou politickou elitou bránilo v té době silicím českému táboru prosadit se. Původně hlavně kulturní česko-německý antagonismus začal ovlivňovat běžný život většiny občanů. Vzájemné bojkotování česko-německých živnostníků a obchodníků pravidelně přerůstalo v otevřené konflikty, které reflektovaly nejen odlišná hospodářská a společenská, ale také národnostní hlediska jednotlivých aktérů.

Do národnostních bojů se pravidelnými zprávami o současném dění ve městě zapojovala velkou měrou přirozeně i místní periodika obou znesvářených stran. Olomoucký tisk mnohdy vynaložil enormní úsilí, aby mohl úspěchy a konání jednoho z táborů včas zdiskreditovat. Nejinak tomu bylo i v případě zřízení elektrické tramvajové dopravy v Olomouci. To, co německé deníky na svých stránkách hrdě oslavovaly, české noviny s opovržením kritizovaly. Ohlasy na stránkách olomouckého tisku reagující na dění a zásadní události města mohou příhodně ilustrovat náladu města na přelomu 19. a 20. století.

Zřízení pouliční dráhy v Olomouci

Problematickou dopravního spojení v Olomouci se městské zastupitelstvo prakticky zabývalo již na konci 80. let 19. století. A to především v souvislosti s rozsáhlým budováním hlavní komunikace, třídy Františka Josefa, vedoucí od hlavního nádraží do vnitřního města. Vyřešení otázky veřejné přepravy osob se však neomezovalo pouze na hlavní trasu od vlakového nádraží. Dostupné spojení s městem začala naléhavě vyžadovat i intenzivně se vyvíjející olomoucká předměstí.

Přirozený vývoj města sevřeného hradebním opevněním nebyl po dlouhou dobu reálně možný, což bezprostředně napomohlo dynamickému rozvoji přilehlých obcí. Jednalo se zejména o průmyslové město Hodolany s převahou českého obyvatelstva a rozlehlou, většinou německou, samostatnou obec Nová Ulice (od roku 1893 městys a 1906 město), která dnes tvoří největší městskou olomouckou čtvrť. Dopravní spojení s hodolanským předměstím mohlo být částečně uspokojeno díky nedalekému hlavnímu nádraží, k němuž pravidelně přijížděly omnibusové vozy. Nová Ulice takovou možnost využití hromadné přepravy postrádala. Přitom zejména spojení právě s touto sousední obcí bylo pro Olomouc velmi důležité. Nacházela se zde zemská nemocnice, původní městský hřbitov,⁶ ale také rozlehlé parky, které představovaly oblíbený výletní cíl nejen olomouckého obyvatelstva.

Již regulační plán Camilla Sitteho z roku 1895 operoval s předpokladem zavedení parního provozu veřejné dopravy. Nicméně jeho plán tramvajových linek se neodvíjel od skutečného rozboru někdejší dopravní situace v Olomouci. S výjimkou dvou základních tratí vybudovaných na konci 90. let vycházela tvorba jednotlivých tramvajových linek ze Sitteho vlastního ideálního plánu předpokládaného rozvoje města a některé trasy, jež plánoval, dokonce z očekávané, avšak neuskutečněné realizace postupné výstavby obytných domů v městských částech Výpad a Envelopa. I tak lze Sittův plán považovat za výchozí platformu pro pozdější trasování jednotlivých tramvajových linek.⁷

Město na provozovatele tramvajové dopravy po delších přípravách a diskusích vypsalo soutěž, jíž se zúčastnilo celkem pět firem. Vítězem se stala společnost Siemens & Halske, která předložila nabídku v hodnotě 303 396 zlatých. Přesto, že společnost nesplňovala klíčové podmínky, jež kladla odborná komise do popředí, jako úzký rozchod kolejí, trolejové vedení mimo vnitřní město a využití elektrárny na parní pohon, předložila olomoucké radnici nejen stavebně i konstrukčně schopný návrh, ale zároveň se zavázala, že příštích dvacet let bude pouliční dráha z hlediska správy a zajištění provozu zcela v rukou firmy.⁸

⁶ V místech původního hřbitova dnes stojí výstavní pavilon A olomouckého výstaviště Flora, které se rozprostírá souběžně s hranicí městského parku Smetanovy sady.

⁷ Sitteho plán navrhoval dále linku spojující obě základní trasy, tedy trať nádraží Severní dráha – Horní náměstí – Justiční palác, za níž měla odbočit doprava na dnešní třídu Spojenců a po ní až na dnešní Palackého ulici, kde měla být napojena na linku vedenou od Šibeníku. Poté se měla vrátit na vlakové nádraží. Čtvrtá trasa začínala opět u nádraží, ale ještě před vjezdem do centra v oblasti dnešního Žižkova náměstí měly tramvajové vozy zatáčet doleva a přes Envelopu, kolem tržnice a dnešní Vídeňskou ulicí měly objíždět město až na tramvajový uzel u Justičního paláce, kde se čtvrtá linka měla napojit na ostatní trasy; ZATLOUKAL 1981, s. 160–168.

⁸ LONDIN 1987, s. 84–85.; BUREŠ 2009, s. 14.

Redakce, administrace a expedice
V Olomouci
Ferdinand Čížek řídí a ř. O.
Zde přijímá se předplatění a inserce.
Vydáván 1x týdně, náklad 10 000.
Cena roční 10 Kč, číselní 1 Kč.

Olomoucký
V Olomouci v sobotu dne 1. dubna 1899.
Číslo 40

Vychází třikrát za týden v úterý, v čtvrtek a v sobotu večeř.
Ročník XXXV. — 439.
Vychází třikrát za týden v úterý, v čtvrtek a v sobotu večeř.
Ročník XXXV. — 439.

AMALGAM.
Vychází třikrát za týden v úterý, v čtvrtek a v sobotu večeř.
Ročník XXXV. — 439.

Titulní strana českého listu Olomoucký Pozor.
VKOL, sign. IV 56.549. Olomoucký Pozor. 1899, roč. 6, č. 40, s. [1].

Velikonoční.
Není prý žádná velikonoční lidová píseň, která by byla taková, jaká byla v době předtím. Všechno je takové, jaké bylo v době předtím. Všechno je takové, jaké bylo v době předtím.

Nezapomínejte na úřední Matiči školku.
Povinná pro předplatění.
Děti 10 a dole 12, dospělé 20, starší 30.

Nezapomínejte na úřední Matiči školku.
Povinná pro předplatění.
Děti 10 a dole 12, dospělé 20, starší 30.

Besídka.
Z literatury.
Přijímá se předplatění a inserce.

Velikonoční.
Není prý žádná velikonoční lidová píseň, která by byla taková, jaká byla v době předtím. Všechno je takové, jaké bylo v době předtím.

Nezapomínejte na úřední Matiči školku.
Povinná pro předplatění.
Děti 10 a dole 12, dospělé 20, starší 30.

Nezapomínejte na úřední Matiči školku.
Povinná pro předplatění.
Děti 10 a dole 12, dospělé 20, starší 30.

Titulní strana českého listu Olomoucký Pozor.
VKOL, sign. IV 56.549. Olomoucký Pozor. 1899, roč. 6, č. 40, s. [1].

Velikonoční.
Není prý žádná velikonoční lidová píseň, která by byla taková, jaká byla v době předtím. Všechno je takové, jaké bylo v době předtím.

Nezapomínejte na úřední Matiči školku.
Povinná pro předplatění.
Děti 10 a dole 12, dospělé 20, starší 30.

Nezapomínejte na úřední Matiči školku.
Povinná pro předplatění.
Děti 10 a dole 12, dospělé 20, starší 30.

Obr. 1. Titulní strana českého listu *Olomoucký Pozor*. VKOL, sign. IV 56.549. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 40, s. [1].

Již v době jednání o formě provedení pouliční dráhy se začíná česká olomoucká společnost vůči tramvajové dopravě vyhranovat. Ne však z důvodů odprání technologického pokroku, ale především kvůli otázkám nacionálního. V tomto období lze obecně pozorovat vystupující se situacích národnostně se polarizující společnosti Olomouce. Oba tábory český i německý se upřímným způsobem snažily hájit a prosazovat své zájmy a zároveň využít každou příležitost se navzájem kompromitovat. Nutno podotknout, že vedení olomoucké radnice bylo německé, veškerá jednání se odehrávala v německém jazyce a také většina výstupů byla oznamována pouze v němčině. Není tedy divu, že se olomoučtí Češi stavěli k vydaným nařízením v lepším případě netečně. Pravidelně můžeme pozorovat snahy českých Olomoučanů prosadit své zájmy, které se dotýkají jejich každodenního života. Proto se také při probíhajících jednáních o zřízení pouliční dráhy ve městě objevují české hlasy volající po zavedení oboujazyčných nápisů na zamýšlených zastávkách i uvnitř tramvajových vozů. Již v tuto chvíli je však možno říct, že na český apel nebyl brán zřetel.

Vlastní vystavba jednotlivých tratí postupovala velmi rychle. Budování nové uhele elektrány začalo v únoru roku 1898, koncese na vystavbu dráhy získalo město v srpnu téhož roku. Do ulic Olomouce přitom slavnostně vyzdobené

Obr. 2. Titulní strana českého listu *Našinec*. VKOL sign. IV 53.435. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 39, s. [1].

tramvajové vagony poprvé vjely již 1. dubna roku 1899, a to za účasti široké veřejnosti z města i blízkého okolí. V počátek zahájení provozu měla dráha k dispozici 11 motorových vozů a 4 vlečné, přičemž každý vagon pojmul v průměru na Moravě a druhým v českých zemích vůbec s elektrickou tramvajovou dráhou.

Ohlasy na stránkách olomouckého tisku

V bouřlivé atmosféře konce 19. století, kdy Olomouc zápolila se silnými národnostními rozpory místního obyvatelstva, sehrával zcela zásadní roli regionální tisk. Olomoucká periodika, zejména deníky, přinášela pravidelně informace o aktuálním dění ve městě a zároveň odražela napjatou náladu rozpolcené společnosti. Obecně ze řici, že periodický tisk formoval a současně reflektoval veřejné mínění Olomoučanů, a to zpravidla dle politického či nacionálního charakteru zaměření konkrétního listu. Obě národnostní skupiny se prostřednictvím svých tiskovců často pokašouly navzájem zdiskreditovat.

výchozí informační, kulturní a vzdělávací platformu pro německé Olomoučany, ale také prostor pro proněmeckou agita-
ci.¹² Velké oblíbenosti se u místní německé společnosti těšil i další
provládní německý deník *Mährisches Tagblatt*, jenž zname-
nal další oporu německého vedení města.¹³

Na oznámení o zřízení elektrické tramvajové dopravy
ve městě reagují české noviny zprvu pouze netečnými notic-
kami omezujícími se na strohá oznámení o zahájení budo-
vání tramvajových tratí. S blížícím se spuštěním tramvajové
přepravy se však začínají objevovat také zprávy zpochybňu-
jící nejen potřebu hromadné dopravy v nevelké Olomouci,
ale také upozornění na nákladnost, která zbytečně zatíží
městskou pokladnu.¹⁴ *Olomoucký Pozor* zároveň upozorňuje
na vleklou, s jakou postupují stavební práce, a s ní spojené
oddalování zahájení provozu. Prakticky denně podává české
veřejnosti kritická strohá oznámení. „*Elektrická tramway
v Olomouci je již tak dalece úplně zhotovena, ba i šest vozů
tramwayových je zde již přichystáno, přec však hned tak za-
hájení jízdy na ni se nedočkáme. Také k čemu spěchat? Těch
ztrát finančních, s jakými jízda na elektrické tramwayi bude
spojena, bude beztak až po krk a těch neštěstí, jež dráha ta
bude vyžadovat!*“¹⁵, „*Jen aby nás tu naše slavná městská
rada zase neposlala aprilem!*“¹⁶

Obecně lze konstatovat, že česká periodika vystupovala
při informování veřejnosti přinejmenším netečně, jako by
pouliční dráha nebyla pro město nijak povšimnutí hodnou
záležitostí. První obsáhlejší zprávy se na stránkách českých
novin objevují teprve v souvislosti se spuštěním zkušebních
jízdy v březnu roku 1899. List *Našinec* se 25. března po-
zastává nad vydáním bezpečnostní vyhlášky k tramvajové-
mu provozu, která je vyvěšena pouze v německém jazyce,
zatímco v češtině je možno si avizovaná opatření přečíst
jen na jednom místě ve městě, a to na vývěsce českého ná-
rodního domu.¹⁷ Oba české tituly se tudíž rozhodly v něko-
lika svých březnových číslech vydávat do českého jazyka
přeložená bezpečnostní opatření týkající se zahájení pro-
vozu tramvajové dráhy.¹⁸ Zároveň je upozorňováno na četné
nehody, které způsobuje dráha svou rychlou jízdou, jež vy-
stavuje ohrožení místní obyvatelstvo, drožkáře, povozníky,
a to vše již během pouhého zkušebního provozu. *Olomoucký
Pozor* se v rámci celého jednoho sloupku věnuje vysoké

nehodovosti, kde podává kompletní výčet jednotlivých ha-
várií zapříčiněných testovacími jízdami. „*Prvenství v počtu
nehod! Zdá se, že elektrická dráha zahájila předčasně svou
činnost jen kvůli tomu, aby dokázala světu, že je s to v nej-
rychlejší jízdě přejet denně několik povozů, psů atd., aniž
by se řidič elektrického vagonu musel obávat, že bude za to
popotahován k odpovědnosti.*“¹⁹

Německý olomoucký tisk mezitím publikoval oslavné
články informující o blížícím se zahájení plného spuštění
provozu elektrické veřejné dopravy v Olomouci. Současně
přinášel pravidelné zprávy o aktuálním stavu dráhy z tech-
nického zázemí, ať už se jednalo o dílčí výsledky zkušebních
jízdy, přípravu tras a budování jednotlivých zastávek, či o pa-
rametry motorového vybavení a kapacitu tramvajových va-
gonů. Jak *Mährisches Tagblatt*, tak *Die Neue Zeit* zařazovaly
tyto informace do svých vydání po celý rok před zahájením
provozu. Během března roku 1899 můžeme v německých
tiskovinách sledovat opakovaná upozornění na bezpečnost-
ní vyhlášky vydávané městskou radou a také o plánovaných
cenách jízdného a časových intervalech pravidelných jízdy.²⁰
S ohledem na pevně dané řazení jednotlivých rubrik soudobé
tisku poukazuje pravidelné začlenění sloupku o elek-
trické tramvajové dráze na fakt, že se pro doposud z hlediska
rozvoje omezené město jednalo o výjimečnou událost, která
si žádala mimořádné pozornosti.

S oslavným postojem německých novin ostře kontrastují
česká periodika, která odsuzují netečnost olomoucké radnice
vůči požadavkům českého obyvatelstva na jazykovou rov-
noprávnost pro všechny potencionální cestující při značení
tramvajových zastávek a především oboujazyčná oznámení
spjatá s tramvajovými opatřeními. V této spojitosti proto ješ-
tě pár dní předtím, než poprvé vjely elektrické tramvajové
vagyony do olomouckých ulic, oznamuje *Olomoucký Pozor*,
že české obyvatelstvo žádnou dráhu nepotřebuje, a také je
z přístupu města patrné, že tato forma veřejné dopravy je
určena pouze Němcům. „*O české obyvatelstvo a o české pe-
níže obec olomoucká na elektrické tramwayi patrně nesto-
jí. My počkáme, až patroni města přijdou k jinému náhledu
a do té doby necht' si po tramwayi jezdit jen páni Němci! My
dovedeme nějakou dobu chodit pěšky. Naštěstí ty distance
nejdou u nás tak dlouhé.*“²¹

¹² Periodikum *Die Neue Zeit* bylo založeno na jaře roku 1848 významným olomouckým nakladatelem Eduardem Hölzelem. Tyto noviny měly za cíl prezentovat názorové postoje a zájmy olomouckých a moravských liberálních Němců na Moravě a během revolučních let 1848 a 1849 sehrávaly zásadní úlohu. S Hölzelovým nakladatelstvím jsou *Die Neue Zeit* spjaté až do roku 1858, kdy vydávání přebírá dlouholetý obchodní partner Hölzela Franz Slawik, jehož rodina noviny vydává až do konce roku 1899. Hölzelovo nakladatelství začalo současně v roce 1848 vydávat také české *Sedlské noviny*. Mělo se tak jednat o jistý projev neutrálního národnostního i politického Hölzelova postoje. Ačkoliv většina regionálních periodik, která během revolučního období sehrávala důležitou roli, nepřečkala do druhé poloviny 19. století. *Die Neue Zeit* přetrvál oproti ostatním listům zejména díky propagandistickému charakteru podporujícímu politiku habsburské monarchie. Tento německý list vycházel nepřetržitě až do roku 1902. Podrobné informace o olomouckém nakladatelství E. Hölzela je možno nalézt v obsáhlé publikaci KUBÍČKOVÁ 2017.

¹³ Původní týdeník *Das deutsche Volksblatt für Mähren* byl založen v roce 1872 olomouckým advokátem a předsedou místní Židovské náboženské obce Jakobem Ebenem jako nezávislý orgán německých liberálů sjednocených v Německém moravském spolku (Deutscher Verein für Mähren). Vydání deníku bylo po většinu času pevně spjato s tiskárnami židovského podnikatele Josefa Groáka. Od roku 1880 již vychází pod názvem *Mährisches Tagblatt* a profiluje se jako liberální list.

¹⁴ Ku stavbě elektrické dráhy v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1897, roč. 4, č. 146, s. [4].

¹⁵ Elektrická tramway v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1898, roč. 5, č. 146, s. [3].

¹⁶ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 24, s. [3].

¹⁷ Jízda na olomoucké dráze elektrické. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 35–36, s. [4–5].

¹⁸ Ku zahájení jízdy na elektrické dráze v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 36, s. [3].

¹⁹ Naše elektrická dráha. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 27, s. [3].

²⁰ Elektrischen Strassenbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 66, s. [6]; Von der elektrischen Straßenbahn. *Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 73, s. [5].

²¹ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 37, s. [5].

Elektrická dráha v Olomouci za poměrně krátkou dobu své blahodárné působnosti v Olomouci může se již vykazati znamenitými výsledky. Usmrtila jednu ženštinu, rozbila čtyři vozy, pohmoždila čtyři lidi, splasila a pohmoždila celou řadu koní, kteří ve výkladních skříních nadělali bezké škody, přejela 11 psů a jednoho holuba. A to ještě neuplynul ani celý měsíc! Půjde-li to tak dále, pak do roka bude se moci vykazat opravdu bohatou působností. Již dnes o ní se zpívá:

„Olomoucká elektrika
jaký je to spěch!
Když nemůže po psech jezdit
jezdí po lidech!“

První oběť elektrické dráhy v Olomouci. Se strany správy města a podnikatelství dopravy na elektrické dráze nasazovalo se vše, aby případ s usmrcením posluhovačky Novotná byl utulán. K tomu cíli bylo rozhlášováno, že ubohá oběť elekt. dráhy byla již v pondělí ráno opilá a že v tom stavu dobrovolně nechala se tramwayí přejet. Že zprávy ty byly úplně vylhané, zjistilo se soudní pytvou mrtvoly, na které zjištěno zlomení čtyř žeber a jiné rány, nebylo však shledáno ani stopy, že by Novotná byla opilá. Zároveň potvrzeno nám bylo novými očitými svědky krvavého výjevu onoho, že Novotná na rychle sesbírati chtěla jablka, jež na zemi se jí rozkutálela, že však vůz elek. tramwaye přijel k ní s tak ohromnou rychlostí, že ona již více s kolejí uskočiti nemohla a vzala za své jen vinou strojvůdcovou, který v místech těch s největší rychlostí jel.

Orloj a tramway. Olomouc stal se již tak proslulým jako světoznámý Kocourkov. Lidé putují sem ze všech konců světa, aby na vlastní oči se přesvědčili jaké hloupé kousky ti naši starostliví otcové města vyvádějí. Napřed to byl jenom ten náš báječným nákladem opravený orloj, na němž ráňe se musejí pošínovat tyčkama, do něhož každé poledne vléztí musí p. Lefenda ml. se dvěma dělníky, aby tam otáčeli celým strojem a dělali zvonkovou hru, jehož zvonková hra se již třikrát předělávala a přec do dnes ještě nikdo nemůže říci, co to vlastně hraje, jehož kohout nekokrhá, nýbrž štéká. Teď je to elektrika, která s prázdnými svými vagonky lítá jak zběsilá úzoučkými ulicemi našeho města, hledajíc koho by rozdrtila.

Obr. 5. Olomoucký Pozor přináší zprávy o tragických nehodách způsobených provozem pouliční dráhy. VKOL, sign. IV 56.549. Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 51, s. [5].

Slavnostní zahájení spuštění provozu elektrické tramvajové dopravy v Olomouci dne 1. dubna roku 1899 hojně plní ještě ten den stránky německých periodik. List *Die Neue Zeit* opěvuje na svých stránkách starostu Brandhubera

První oběť olomoucké elektrické dráhy. Po různých menších nehodách, jež na zdejší elektrické dráze se udály — rozbity byly vozy, přejeto několik psů a p. — událo se včera ráno po 8. hod. na této dráze a sice u vnitř města, při ústí ulice Božího Těla do Eliášiny třídy první velké neštěstí, jemuž bohužel padl lidský život za oběť. V tu dobu zmíněnou, jdouc asi za svým zaměstnáním (živila se podomařím zelinářstvím), oetla se šedesetiletá hejčínská výměnice Novotná na místech naznačených mezi jakýmsi povoznickým povozem a vozem č. 6. elektrické dráhy. Nemohla se nijak vyhnouti, ať již ze zmatku, do jakého leknutím byla uvedena, nebo následkem větš dávky kořalky, již se byla krátce před tím v jedné kořalně na Bělidlech posilnila, i byla elektrickým vozem k zemi stržena a několik metrů vlečena. Byla sice okolostojícími co nejrychleji chycena a na stranu odvečena a později do průjezdu jednoho domu dopravena, kdež se jí od nahodivšího se vrchního lékaře vojenského dostalo první pomoci. Ale k vědomí již nepřišla. Byvši na nosítkách dopravena na obecní dům a odtud do nemocnice, za nedlouho tam ducha vypustila. Podotknouti dlužno, že v omdnutí tu chvíli nebylo široko daleko žádného polic. strážníka; teprv když nešťastný vůz byl snad již nedaleko nádraží, přicválal s největší rychlostí strážník, jenž ihned učinil náležitá opatření. Opět doklad, že zde není dosti sil policejních! — Téhož dne dopoledne událo se druhé vážnější neštěstí na elektrické dráze. Ve třídě Františka Josefa srazil se totiž elektrický vůz s povozem jistého venkovana, jenž dle jedněch nechtěl, dle jiných nemohl se vyhnouti. Při tom byl vozka povozu shozen pod kola svého vozu, následkem čehož utrpěl značné poranění; vůz pak byl ve značné míře poškozen. — Více opatrnosti a sice jak se strany obecnstva tak i a to zvláště s elektr. dráhy je potřebí, jinak stane se rubrika „neštěstí na elektrické dráze“ v našich listech stálou.

Obr. 6. Informace o první smrtelné nehodě elektrické dráhy, jež měla být způsobena vinou strojvůdce, který nezvládl rychlou jízdu vagonu. VKOL sign. IV 53.435. První oběť olomoucké elektrické dráhy. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 48, s. [3].

za „železnou vůli, znalosti, čínorodost a neutuchající pili“²² a v elektrické dráze spatřuje „výhodisko nové, nadějně budoucnosti, kdy byl učiněn další důležitý krok k formování města na nejmodernějším základě“.²³ V podobném duchu oznamuje otevření elektrické pouliční dráhy také *Mährisches Tagblatt*, který na svých stránkách otiskl kompletní znění slavnostního projevu olomouckého starosty, jenž ve svém

²² Eröffnung der elektrischen StraßenBahn. *Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 75, s. [5].

²³ Tamtéž, s. [6].

Boykot uvalen na zdejší elektrickou dráhu.

V Olomouci, 5. dubna.

Zdejší časopis „Neue Zeit“ na obhájení starodávného německého copu, který si však nicméně zahrává někdy na hlásku troubu nové doby, vyřítil se onehdy na uvědomělého a statečného starostu sousední naší obce Holice, p. Otáhalu proto, že stojí na přirozeném právu, které každému čínskému kuli již běžné jest, žádal, aby rozkazy a nařízení naší milé obce v příčině jízdy vozové v ulicích a silnicích v okrsku města vydávány byly rovněž jazykem českým. Nehledě k té nedůslednosti našich pp. konšelů, kteří pojmenování ulic označili oboujazyčně a tím sami dotvrzují, že Češi tu v městě jsou, ku kterým ohledu*bráti dlužno ve věcech veřejných, nicméně vybočili najednou ze zákonů důslednosti, označivše na tabulkách na silnicích postavených jediné v jazyku německém, kudy smí choditi chodec, jezdit jezdec a voziti vozka. Proti přestupkům současně stanoveny přísné tresty. Uváží-li se, že celé daleké okolí Olomouce jest až na malé výminky české a že město Olomouc odkázáno jest na přivázení životních potřeb z tohoto českého okolí, pak jest to nejen hrubá nešetrnost k českému vůkolnímu obyvatelstvu, z něhož poplatky vydírá za přivážené potraviny, nýbrž přímo neslýchaná brutálnost, pakli vydává i pro tento český venkov plat a nařízení jediné v německém jazyku a na přestupky ustanovení těch tresty stanoví, dobře vědouc že ti, kteří nařízení ta zachovávatí mají, německy neumí a uměti nemusí.

Obr. 7. List *Olomoucký Pozor* věnoval apelu na české obyvatelstvo téměř celou jednu stranu svého vydání, kde publikoval stanovisko České národní rady v Olomouci s výzvou k bojkotu pouliční dráhy. VKOL, sign. IV 56.549. Boykot uvalen na zdejší elektrickou dráhu. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 41, s. [2].

proslovu neopomněl zdůraznit důležitost zachování německého rázu města. „*At' z elektrárny vybudované světlo a síla zazáří a posílí Němce, aby Olomouc byla a zůstala německou.*“²⁴ Česká periodika, která se do té doby snažila neúspěšně prosadit rovnoprávnost v jazykovém značení při tramvajové dopravě, se v den jejího slavnostního spuštění odmlčela, aby tak dala najevo svůj nesouhlas. List *Našinec* vypustil zprávu o otevření dráhy úplně a *Olomoucký Pozor* se omezuje na pár řádků oznamujících, že „*květinami vyzdobený vůz elektrické dráhy vyjede v půl dvanácté z remízy, ale že rovnoprávnosti*

werden.

Furchtbar entschuldig! Der „*Tschechische Nationalrath*“ veröffentlicht in der gestrigen Nummer des „*Pozor*“ folgenden Aufruf an die Tschechen: „An die tschechischen Bewohner von Olmütz und Umgebung!“

Die kónigl. Hauptstadt Olmütz hat bei der Errichtung der elektrischen Tramway in Olmütz die ganze slavische Bevölkerung in der beleidigendsten Weise dadurch ignoriert, daß alle Rundmachungen nur in deutscher Sprache herausgegeben wurden, trotzdem die Hälfte (?) der Bewohner von Olmütz, sowie die ganze Umgebung (?) Tschechen sind und dadurch aufs Neue bewiesen, daß Olmütz nur die slavischen Einwohner und Umgebung nicht steht.

Der unterschriebene tschechische Nationalrath von Olmütz hat nach reiflicher Ueberlegung alle Umstände beschlossen: Alle tschechischen Bewohner von Olmütz, sowie die ganze Umgebung im weitesten Kreise aufzufordern, sich der Benützung der elektrischen Tramway so lange zu enthalten, bis bei dieser eine vollständige Gleichberechtigung beider Zungen Platz greift.

Es ist selbstverständlich, daß wir gegen die Deutsche Vertretung alle gesetzlichen Schritte einleiten werden, und es ist wahrscheinlich, daß, wenn wir in diesem unserem Beginnen von der gesamten tschechischen Bevölkerung von Olmütz und Umgebung kräftig unterstützt werden, unserem beschriebenen und ausständigen Wunsche Folge gegeben werden muß. Olmütz, den 6. April 1899.

Der Nationalrath in Olmütz.

In einem Begleitartikel wird behauptet, daß die Tramway seit den letzten Ausführungen im „*Pozor*“ leer fährt, daß man jetzt schon sehe, die elektrische Bahn müsse eingehen. Die tschechische Intelligenz fahre nicht, wird gesagt. Es werde die Zeit kommen, wo man die Tschechen bitten werde, ihre Gegnerschaft zur Bahn aufzugeben. Die Bahn sei nach der Rede des *Bürgermeisters Brandhuber* jetzt nur für

Obr. 8. Německojazyčný deník *Die Neue Zeit* vyzývá k hojnému využívání elektrické dráhy. VKOL sign. III 43.757. *Furchtbar! Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 80, s. [4].

na dráze tu není ani potuchy“.²⁵ Na tomto místě je nutné zdůraznit, že mlčení českých listů o tak významné události, jakou je zahájení provozu elektrické tramvajové dopravy pojíci se s úspěchem německého vedení města, nebylo pouze nacionálním vyjádřením nesouhlasu, nýbrž i praktický krok, který pramenil ze základního předpokladu, že pokud nebude česká olomoucká společnost informována, nebude se slavnostní akce účastnit v takové míře.

Na stránky českých novin se zprávy o chodu tramvajové přepravy vrací teprve po týdnu pravidelného provozu obou spuštěných linek. To však jen proto, aby bylo možno konstatovat, že byla pouliční dráha vybudována jen pro Němce. Ze

²⁴ Die Eröffnung der elektrischen Bahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 75, s. [13].

²⁵ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 40, č. 40, s. [6].

zpráv je patrné, že se česká periodika cítila více než dotčena jazykovou nerovnoprávností. Oba české listy přichází nyní s obsáhlými zprávami, v nichž jsou nejen opakovaně shrnuta veškerá opomenutí práv českého obyvatelstva „*jakoby správa dráhy o české obecenstvo nestála*“.²⁶ ale také výzva k úplnému ignorování místní tramvajové dopravy.²⁷ *Olomoucký Pozor* věnoval apelu na české obyvatelstvo téměř celou jednu stranu svého vydání, kde publikoval stanovisko České národní rady v Olomouci s výzvou k bojkotu pouliční dráhy pod heslem „*Žádná česká noha nevstup na elektrickou dráhu*“.²⁸ neboť „*město urazilo slovanské obyvatelstvo Olomouce a okolí*“;²⁹ a to až do doby, dokud nedojde k naprostému zrovnoprávnění obou řečí na místní dráze. Brzy se k vyhlášení výzvy ignorovat elektrickou městskou přepravu přidávají i další regionální periodika z Olomouce i okolí. Dodržování bojkotu tak přislíbily *Selské listy*, *Hlasy z Hané* či *Litovelské noviny*.³⁰

Reakce ze strany německých novin na ohlášení českého bojkotu elektrické dráhy na sebe nenechala dlouho čekat. Deník *Die Neue Zeit* okamžitě odpovídá na výzvu České národní rady k ohlášenému ignorování elektrických tramvají již dne 8. dubna, kde radě i českým novinám vzkazuje: „*Jízdu tramvají může každý Němec prokázat své vlastenectví. Vyzýváme tedy naopak k co nejčastějším jízdám elektrickou dráhou, dokud se ta ve městě nevžije. Vzhůru na tramvaj pro radost a potěšení Čechům!*“³¹ Současně deník oslovuje obyvatelstvo přilehlé obce Nová Ulice, aby hojně využívalo možnost elektrických tramvají, čímž by městu „*částečně vynahradilo ten dobrý skutek*“, který jim „*bez námahy a nákladů padl do klína*“.³²

Mezitím, co list *Mährisches Tagblatt* informuje olomouckou veřejnost o úspěších elektrické veřejné přepravy, kterou během prvních pár dní provozu užilo jen při nedělních výletech 6 281 osob a počet cestujících stále dle deníku stoupá,³³ *Olomoucký Pozor* podává o den později českému obyvatelstvu zprávy odlišné. Vedle pravidelného apelu na důležitost důsledného dodržování českého bojkotu tramvajové dopravy, vysvětluje počet přepravených osob tím, že se jednalo o neděli, ale během všedních dní „*zejí vozy elektrické dráhy úplnou prázdnotou*“.³⁴ Olomoučtí povozníci museli zlevnit jízdné, aby dostáli konkurenci místní dráhy, tudíž se „*obecenstvo české bez elektrické dráhy úplně může obejít do doby, až bude město ztrátami donuceno k povolnosti vůči českému obyvatelstvu*“.³⁵

Oblíbenou rubrikou českých periodik se staly články o vysoké nehodovosti na elektrické dráze. Pravidelně se

objevují zprávy o počtu zabitých či zraněných zvířat případně zničených povozů, které se nedokázaly rychle jízdy elektrických vagonů včas vyhnout. Možnou příčinu vysokého počtu tramvajových havárií spatřuje český tisk opět v absenci českojazyčného značení, které mnohdy přivádělo české cestující k celé řadě nedorozumění. *Olomoucký Pozor* připomíná 11. dubna událost, která ilustruje důležitost oboujazyčného označení tramvajových linek. „*Jistá babička zavítavši drahou do Olomouce, aby navštívila svého syna vojáka v kasárnách, použila elektrické dráhy, aby rychleji účelu své cesty dosáhla, ale místo do vozu ku kasárnám, sedla do vozu ku Nové Ulici. Jaké bylo její překvapení, když vylezla z vozu elektrického a octla se místo, kam jeti chtěla, u nemocnice*“.³⁶ Na základě mnoha podobných zkušeností poukazuje deník na nezbytnost dodržování českého stanoviska „*vyhýbat se každému použití dráhy této*“.³⁷

Mährisches Tagblatt s potěšením reagoval na zprávy českých listů o omylech v užívání dráhy Čechy, jelikož to pouze potvrzovalo, že „*český bojkot existuje jen na papíře a ve skutečnosti není vykonáván. České obyvatelstvo elektrickou městskou dráhu využívá úplně stejně jako německé*“.³⁸

Zejména *Olomoucký Pozor* se jal bedlivě sledovat, zda je český bojkot důsledně dodržován. Pravidelně na svých stránkách zveřejňoval seznamy údajných neuvědomělých českých občanů, kteří zvolili k přepravě elektrickou městskou dráhu, a zároveň vyzdvihoval „*hrdinské počínání*“ těch, kteří se „*vzdali pohodlí*“.³⁹ Za příklad národní statečnosti předkládá *Olomoucký Pozor* dne 13. dubna přespolní venkovanky, jež mířivši na olomoucký trh byly lákány k jízdě elektrickou tramvají, kterou však navzdory deštivému počasí hrdě odmítly s reakcí: „*Dež elektrika nezná Hanáke, neznáme me i jo. Chodile sme do Holomúca za horšího počasí, dondem tam také i včel*“.⁴⁰

Jakkoliv je možné logicky předpokládat, že bude český tisk v rámci národnostních kauz vystupovat společně proti místním německým periodikům, dohled *Olomouckého Pozoru* nad dodržováním českého bojkotu vůči městské elektrické dráze způsobil rozepří s českým *Našincem*. Jak je již dříve v textu zmiňováno, polemiky mezi těmito dvěma českými tituly byly poměrně běžné. Tentokrát se vlna kritiky snesla na hlavu předsedy rolnického cukrovaru ve Vrbátkách Jana Dočkala, který dle *Olomouckého Pozoru* zbytečně využil tramvajové přepravy a „*ku nemalému obveselení Němců se dral horlivý agitátor strany klerikální dnes první do vozu elektrické dráhy. Vůbec pozorovati lze, jak strana klerikální*

²⁶ Elektrická dráha v Olomouci. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 40, s. [3]; Proti elektrické dráze v Olomouci. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 41, s. [4].

²⁷ Proti elektrické dráze v Olomouci, s. [4].

²⁸ Boykot uvalen na zdejší elektrickou dráhu. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 41, s. [5].

²⁹ Tamtéž, s. [5].

³⁰ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 42, s. [5].

³¹ Furchtbar! *Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 80, s. [4].

³² Die Elektrische Bahn. *Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 82, s. [4].

³³ Der Fahrplan der elektrischen Bahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 81, s. [4–5]; Von der elektrischen Stadtbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 87, s. [4].

³⁴ Von der elektrischen Stadtbahn, s. [4].

³⁵ Výzvy národní rady. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 43, s. [2–3].

³⁶ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 43, s. [2].

³⁷ Tamtéž, s. [2].

³⁸ Von der elektrischen Stadtbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 83, s. [4].

³⁹ Příklad národní statečnosti. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 44, s. [3].

⁴⁰ Tamtéž, s. [3].

nestatečně se chová. Nový to doklad, že jest nezbytně nutno stranu tuto a její nenárodní zásady potíratí“.⁴¹

Reakce *Našince* přišla záhy. Atak ze strany *Olomouckého Pozoru* označuje za typický projev útoku tohoto deníku vedený za jediným účelem, a to zviditelnění se před blízcími se volbami do říšské rady a současně přetrvávající agresí vůči straně katolické. „Neb nebýt toho, musil by celý štáb *Pozorův* lopotně a namáhavě sháněti nějaké příčiny k výpadům a k boji proti straně katolické!“⁴² Současně se *Našinec* ohrazuje proti nedodržování bojkotu, který na svých stránkách soustavně propaguje, nicméně jak v reakci na *Dočkalův* přečin uvádí, „nemůžeme rozhodovat my, kdy nastane nejnnutnější potřeba k využití výhod laciné dopravy po dráze, nýbrž dotyčné osoby samy, o jichž vlastenectví pochybovati nemůžeme! Na pranýř s každým ‚klerikálem‘, totiž s každým, kdo nepřisáhá na prapor *Pozorův* a kdo v nejnnutnějším případě použije dráhy!“⁴³ *Našinec* se dostává do rozporu také s dozorováním českého bojkotu a označuje jej za „vlasteneckou policii stíhající především pro své zájmy osoby nepohodlné“.⁴⁴

Zatímco stránky českých periodik plnily v následujících dnech vzájemné dohady o míře zodpovědnosti při dodržování českého bojkotu, německý tisk nadále informoval veřejnost o neustále vzrůstajícím počtu cestujících, které díky pravidelným zprávám, jež „zaplní jen v *Pozoru* polovinu strany“, dodávají právě české noviny.⁴⁵ *Mährisches Tagblatt* informuje, že jen během neděle 16. dubna byl „provoz na dráze navzdory nepříznivému počasí výjimečně silný a dráhu využilo přibližně 6000 osob“.⁴⁶

Zástupci českých tiskovin v Olomouci tak stále čekali na jakékoliv pochybení, havárii či neštěstí spjaté s fungováním elektrické městské dráhy. Jak *Olomoucký Pozor*, tak *Našinec* opakovaně informují o větších i menších případech vzniklých vinou tramvajového provozu. Obě česká periodika upozorňují své čtenáře i na bezohlednost těch, co tramvajové vagony obsluhují. Nejen, že k tramvajovým zřízcům se řadili pouze Němci, ale české listy podávají zprávy také o neochotě v přístupu k českým cestujícím. Deník *Olomoucký Pozor* přináší 15. dubna zprávu o částečném oslepení malého chlapce, kterému vinou „surovosti zřízců tramwayových“⁴⁷ byl vhozen do očí písek, jenž sloužil k odhánění zvířat náhodně se vyskytujících na trati elektrického provozu. List *Našinec* poté 26. dubna informuje veřejnost o první nehodě elektrické dráhy s následkem smrti, jež měla být způsobena rovněž vinou tramvajového strojvůdce, který

nezvládl rychlou jízdu vagonu a na Eliščině třídě (dnes ulice Denisova) došlo ke kolizi. Postarší zelinářka Marie Novotná byla dle prvních zpráv „elektrickým vozem stržena k zemi a několik metrů vlečena“.⁴⁸ Sám *Našinec* přiznává, že k nešťastné události mohlo dojít „at' již ve zmatku, do jakého leknutím byla uvedena, nebo následkem větší dávky kořalky, již se krátce před tím na *Bělidlech* posilnila“.⁴⁹ *Olomoucký Pozor* zastával vůči této kauze radikálnější postoj a krom opakovaného výčtu všech tramvajových nehod, které se vinou elektrické dráhy udály za pouhý měsíc plného provozu, popisuje celou událost usmrcení zelinářky Novotné mnohem výrazněji. „*Olomoucká elektrika* jaký je to spěch! Když nemůže po psech jezdit, jezdí po lidech!“⁵⁰ Současně *Pozor* hovoří o netečném postoji správy města a snaze celý případ utajit. Zároveň list také popírá opilost oběti na základě výpovědi očitých svědků. Německý *Mährisches Tagblatt* podává v souvislosti s tramvajovým neštěstím pouze krátké oznámení o proběhnuvší pitvě, která potvrdila, že oběť Marie Novotná z Hejčína zemřela následkem střetu s motorovým vozidlem.⁵¹

Otevřený boj místních periodik střetávajících se na téma městské elektrické dráhy se překlenul i do dalších měsíců. Vedle nepolevující četnosti zpráv o nehodách spojených s tramvajovou dopravou zejména na stránkách *Našince* a fanatického dohledu *Olomouckého Pozoru* nad plněním bojkotu ze strany českého obyvatelstva se pravidelně objevují také zprávy o nedostatečné obsazenosti tramvajových vagonů. České listy oslavují úspěch, jaký údajně přináší důsledné dodržování českého bojkotu, kterým bylo prokázáno, že bez účasti českého obyvatelstva se městská dráha nemůže obejít a „proto, že se za to elektrika stydí, jezdí vozy se spuštěnými záclonami, aby nebylo viděti, že rozváží se po městě prázdné vozy“.⁵² Německý list *Mährisches Tagblatt* popírá tato nařčení: „*Pozor* se těší z toho, že vozy elektrické dráhy jsou s postupujícím časem čím dál více prázdné. Zdá se, že pánové mají klapky na očích, aby nemuseli vidět to, co vidět nechtějí.“⁵³ Současně německý deník systematicky uveřejňuje nejen průměrný denní počet cestujících, ale také celková čísla shrnující frekvenci na dráze vždy za uplynulý týden. V polovině května se dočítáme, že se průměrné denní užití olomouckých tramvají blíží číslu 4 000 osob, přičemž za jeden uběhnuvší týden zvolilo možnost tohoto druhu přepravy na 23 702 cestujících.⁵⁴

Die Neue Zeit navrhuje českému obyvatelstvu, ať si pro přepravu volí raději „doposud němé, nyní již dvojjazyčné

⁴¹ Nestatečnost. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 44, s. [3].

⁴² Elektrická dráha a „klerikálové“. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 44, s. [3].

⁴³ Tamtéž, s. [3].

⁴⁴ Elektrická dráha a „klerikálové“. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 44, s. [3].

⁴⁵ Die elektrifirten Tschechen. *Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 86, s. [4].

⁴⁶ Von der elektrischen Stadtbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 87, s. [4].

⁴⁷ Surovost zřízců tramwayových. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 45, s. [5].

⁴⁸ První oběť olomoucké elektrické dráhy. *Našinec*. 1899, roč. 35, č. 48, s. [3].

⁴⁹ Tamtéž, s. [3].

⁵⁰ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 51, s. [5].

⁵¹ Obduction. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 96, s. [5].

⁵² Elektrice už vychází pomalu dech. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 59, s. [5].

⁵³ Die elektrische Bahn und kein Ende. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 115, s. [5].

⁵⁴ Verkehr auf der elektrischen Bahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 110, s. [5].

„rovnoprávné“ omnibusy“⁵⁵ a nemusí se již alespoň vyčerpávat sledováním neukázněných českých krajanů, kteří jízdou elektrickou tramvají porušují ohlášený bojkot.⁵⁶ V návalu emocí shromažďují české deníky stížnosti za účelem podání oficiální námítky a požadují náhrady za hmotné újmy způsobené místní elektrickou drahou. „Vyzývají se též všichni ti, kdož elektrickou drahou na vozích, koních, psích apod., ztrátu a případ poškození utrpěli.“⁵⁷ Zároveň volají po zřízení samostatné formy veřejné dopravy jen pro české obyvatelstvo, protože „jízdu elektrickou drahou je český jazyk tak hanebným způsobem urážen, obecenstvo české naléhá důtklivě, aby mezi nádražím a městem bylo zavedeno levné spojení, které by bylo náhradou za elektrickou dráhu“.⁵⁸ S tím záměrem prezentoval *Olomoucký Pozor* myšlenku zřízení elektrických omnibusů výhradně pro Čechy s výletními zastávkami do Holice a na Sv. Kopeček jako adekvátní náhradu za vzniklou újmu, kterou českému obyvatelstvu elektrické tramvaje způsobily.⁵⁹ Jakkoliv dle zpráv deníku již probíhala jednání v čele s delegáty olomouckého Národního domu spolu s představiteli finančních závodů a majiteli některých hotelů, kde omnibusy pravidelně stavěly, požadavek zástupců českého tábora nebyl vyslyšen.

Ačkoliv se česká periodika pokoušela v boji za jazykové zrovnoprávnění tramvajové dopravy vytrvat, s postupujícím časem se zprávy o chodu elektrické dráhy zredukovaly z obsáhlých článků jen na krátká oznámení. Podobně i místní německý tisk postupně upouští od zpolitizované formy sdělování o tramvajových událostech a omezuje se na stručná oznámení o změnách v provozu a úpravách tarifů. Teprve až v závěru roku *Mährisches Tagblatt* jízlivě shrnuje uplynulý úspěšný rok a poukazuje na zbytečný český bojkot, který „se ukázal jako zcela neúčinný. Elektrická tramvaj se osvědčila skvěle a obzvláště v zimě dělá zvláštní podnikání k velké zlosti českého národa“.⁶⁰

Další vlnu nevole vůči tramvajové dopravě vzbudila u českých periodik až událost spojená s oslavou miliontého cestujícího olomoucké elektrické dráhy. Dne 15. února roku 1900 přináší *Mährisches Tagblatt* velkolepou zprávu, že s nachylujícím se prvním rokem provozu místní elektrifikované veřejné dopravy dosáhla elektrická tramvaj prvního milionu přepravených osob. Šťastným vyvoleným pasažérem se stal restauratér Slaný, který přímo na místě obdržel památeční jízdenku s vlastnoručním podpisem starosty Brandhubera a zlatou minci v nominální hodnotě dvacet korun; „byl nesmírně překvapen šťastnou náhodou“.⁶¹

Deník též uvádí, že poté co se mezi lidmi rozšířila zpráva o hmotném daru v souvislosti s jubilejním počtem pasažérů, rapidně se navýšil počet cestujících. „Někteří lidé používali elektrickou dráhu osm až desetkrát denně v naději, že dosáhnou na zlatou odměnu.“⁶²

České noviny tuto slavnou událost cíleně přehlížely a opět se objevují pouze články na téma nespravedlivého přístupu vůči českému občanstvu. *Olomoucký Pozor* reaguje na zprávu o úspěchu, jež tramvajová doprava slaví, až po týdně připomínaje urážku, „jaká se stala umístěním výhradně jen německých nápisů na elektrické tramvaji a že bojkot elektrické dráhy tak záhy a neslavně byl skončen“.⁶³ Vínu však přičítá zejména straně katolické, jejíž list *Našinec* přistupoval k propagaci a dodržování českého bojkotu údajně příliš benevolentně, a tudíž nemohl být úspěšně završen. Dosažení kýženého cíle o prosazení oboujazyčného značení místní dráhy bylo tak s předstihem zmařeno.⁶⁴

Faktem zůstává, že se českému táboru v Olomouci podařilo v souvislosti s elektrickou drahou prosadit pouze českojazyčná oznámení na sloupech podél tramvajových tratí. Plného českého značení se čeští Olomoučané dočkali až s příchodem republiky. Navzdory národnostním třenicím se však nakonec elektrické tramvaje staly v Olomouci velmi oblíbeným a hojně využívaným veřejným dopravním prostředkem. Během prvních devíti měsíců svého provozu, tedy do konce roku 1899, přepravily tramvajové vagony na 878 351 pasažérů a v roce 1900 již počet cestujících dosáhl počtu 1 123 772 osob.

S ohledem na úspěchy, jaké dráha ve městě slavila, a to navzdory všem nacionálním sporům na stránkách místního tisku, usneslo se v lednu roku 1903 městské zastupitelstvo, že je možno od 1. dubna následujícího roku, jak ukládá smlouva s firmou Siemens & Halske, převést správu elektrické dráhy v Olomouci již do rukou obce. „Frekvence využívání dráhy je taková, že jde o bezpochyby rentabilní podnik, jehož převzetí do městského provozu bude pro město výhodné. Platí přece, že u všech institucí jde především o to, aby se prokázaly jako užitečné.“⁶⁵ *Mährisches Tagblatt* uzavírá oznámení o převedení tramvajové dopravy pod městskou správu slovy „Jak směšně dnes vypadá bojkot dráhy proklamovaný jedním českým listem!“⁶⁶ Ačkoliv deník *Pozor* ještě na atak ze strany německého periodika odpovídá opakovanou proklamací možného českého bojkotu,⁶⁷ elektrická dráha se již v této době stala plnohodnotnou součástí každodenního života všech Olomoučanů.

⁵⁵ Ein tschechischer Erfolg. *Die Neue Zeit*. 1899, vol. 52, no. 112, s. [5].

⁵⁶ Tamtéž, s. [5].

⁵⁷ Vyzvání. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 67, s. [3].

⁵⁸ Elektrická dráha v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 81, s. [3].

⁵⁹ Elektrické omnibusy v Olomouci. *Olomoucký Pozor*. 1899, roč. 6, č. 83, s. [5].

⁶⁰ Von der elektrischen Straßenbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1899, vol. 20, no. 293, s. [6].

⁶¹ Der millionste Passagier auf der elektrischen Straßenbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1900, vol. 21, no. 38, s. [5].

⁶² Der millionste Passagier auf der elektrischen Straßenbahn. *Mährisches Tagblatt*. 1900, vol. 21, no. 38, s. [5].

⁶³ Ku poměrům olomouckým. *Pozor*. 1900, roč. 7, č. 22, s. [4].

⁶⁴ Tamtéž, s. [4].

⁶⁵ Die elektrische Bahn. *Mährisches Tagblatt*. 1903, vol. 24, no. 9, s. [5].

⁶⁶ Tamtéž, s. [5].

⁶⁷ Elektrická tramway v Olomouci. *Pozor*. 1903, roč. 10, č. 7, s. [3].

Závěr

Navzdory pozvolným začátkům urbanistického i demografického vývoje města, které bylo utlumeno limitujícím postavením pevnosti, dokázala Olomouc za poměrně krátkou dobu v některých oblastech dorovnat prvotní náskok ostatních moravských měst. Rozhodnutí někdejšího vedení olomoucké radnice o zřízení právě elektrické formy veřejné hromadné dopravy vyzdvihlo Olomouc mezi přední moderní města, která disponovala posledními výstředky technologického pokroku.

Jak je však z této práce patrné, i tak bezesporu užitečná záležitost, jakou představovalo zavedení elektrické tramvajové dopravy, mohla v bouřlivých letech konce 19. století způsobit národnostní konflikt, jenž na stránkách místního tisku brzy přerostl v zásadní politické téma. Diferencované olomoucké obyvatelstvo spatřovalo nacionální význam prakticky ve všech sférách běžného života, tudíž i v zavedení a používání městské hromadné dopravy. Hledáme-li v historii olomoucké společnosti v rámci sledovaného období společného jmenovatele, který spojoval veškeré dění ve městě, důležité události i dílčí kauzy, nesporně se jedná o národnostní zápas vzájemně se vymezujícího olomouckého obyvatelstva. Nejedná se však o ojedinělou problematiku pouze olomouckého prostředí. Prosazování snah obou národnostních táborů je možno označit za fenomén přelomu 19. a 20. století, který prostupuje více či méně napříč českými zeměmi.

Na tomto místě je však nutné poznamenat, že jakkoliv se místní periodický tisk pokoušel reflektovat atmosféru ve městě, stále byl hlasem svých ideologických záměrů, které soustavně propagoval. Nelze tudíž s určitostí říci, do jaké míry nacionální boj jednotlivých listů odrážel skutečný názor obyvatelstva Olomouce na zavedení městské veřejné dopravy.

Prameny – periodický tisk:

Olomoucký Pozor. Olomouc: Bohumír Knechtl, 1894–1899. VKOL, sign. IV 56.549.

vybraná čísla ročníků IV–X z let 1897–1903

Našinec. Olomouc: Josefina Černochová, 1869–1884;

Alexandr Jiríček, 1885–1904. VKOL sign. IV 53.435.

vybraná čísla ročníku XXXV z roku 1899

Mährisches Tagblatt. Olmütz: J. Groak, 1880–1946. VKOL sign. III 43.776.

vybraná čísla ročníků XX–XIV z let 1899–1903

Die Neue Zeit: Blätter für nationale Interessen. Olmütz: Eduard Hölzel, 1848–1902. VKOL sign. III 43.757.

vybraná čísla ročníku LI z roku 1899

Literatura:

BUREŠ 2019: BUREŠ, Miroslav. *DPMO 1899–2009: 110 let MHD v Olomouci*. Olomouc: Dopravní podnik města Olomouce, [2009].

FISCHER 1938a: FISCHER, Richard. *České noviny a noviny v Olomouci 1848–1938*. V Olomouci: R Fischer, 1938.

FISCHER 1938b: FISCHER, Richard. *Olomoucký památník: 1848–1918*. [Olomouc]: nákladem pisatelovým, 1938.

JANČÍK – KUBŮ 2011: JANČÍK, Drahomír – KUBŮ, Eduard (edd.). *Nacionalismus zvaný hospodářský: střety a zápasy o nacionální emancipaci/převahu v českých zemích (1859–1945)*. Praha: Dokořán, 2011.

KLADIWA – POKLUDOVÁ – KAFKOVÁ 2008: KLADIWA, Pavel – POKLUDOVÁ, Andrea – KAFKOVÁ, Renata (edd.). *Lesk a bída obecních samospráv Moravy a Slezska 1850–1914. II. díl, 1. svazek, Muži z radnice*. Ostrava: Filozofická fakulta Ostravské univerzity, 2008.

KUBÍČEK 2013: KUBÍČEK, Jaromír. *Dějiny žurnalistiky na Moravě: první století českých časopisů 1848–1948*. Brno: Muzejní a vlastivědná společnost, 2013. Vlastivěda moravská. Nová řada Země a lid; sv. 13.

KUBÍČKOVÁ 2017: KUBÍČKOVÁ, Petra (ed.). *Eduard Hölzel: 1817–1885*. Olomouc: Vědecká knihovna v Olomouci, 2017.

LONDIN 1987: LONDIN, Vladimír. Doprava v Olomouci v 19. století. In: *Historická Olomouc a její současné problémy. 6. Tématický sborník příspěvků zaměřených na historickou, uměleckohistorickou, literárněvědnou a hudebněvědnou problematiku 19. a počátku 20. století v Olomouci s přihlédnutím k širším vývojovým a územním souvislostem*. Olomouc: Univerzita Palackého, 1987, s. 79–85.

MALÍŘ 1996: MALÍŘ, Jiří. *Od spolků k moderním politickým stranám: vývoj politických stran na Moravě v letech 1848–1914*. Brno: Masarykova univerzita, 1996. Spisy Filozofické fakulty MU; č. 307.

MÜLLER 1888: MÜLLER, Willibald. *Der Statistisches Jahrbuch der königlichen Hauptstadt Olmütz. Band I*. Olmütz: Gemeinderath, 1888.

MÜLLER 1896: MÜLLER, Willibald. *Der Statistisches Jahrbuch der königlichen Hauptstadt Olmütz. Band II*. 1888–1895. Olmütz: Gemeinderath, 1896.

MÜLLER 1905: MÜLLER, Willibald. *Der Statistisches Jahrbuch der königlichen Hauptstadt Olmütz. Band IV*. 1900–1904. Olmütz: Gemeinderath, 1905.

TICHÁK 2000: TICHÁK, Milan. *Paměť olomouckých předměstí*. Olomouc: Votobia, 2000.

TICHÁK 2018: TICHÁK, Milan. *Když padly hradby: Olomouc na přelomu dvou staletí*. Olomouc: Burian a Tichák, 2018.

ZATLOUKAL 1981: ZATLOUKAL, Pavel. Urbanismus konce 19. století v českých zemích se zvláštním zřetelem k činnosti Camilla Sitteho. In: *Historické vědomí v českém umění 19. století*. Praha: Ústav teorie a dějin umění ČSAV, 1981, s. 160–168. Svazek Uměnovědné studie; 3.

Kristýna Bařinová

Vědecká knihovna v Olomouci

Bezručova 659/ 2

779 11 Olomouc