Městská kolejová doprava v rakouském železničním zákonodárství před rokem 1914 na příkladu Brna, Olomouce a Ostravy

Michaela Závodná (KHI FF OU)

V průběhu druhé poloviny 19. století a počátkem 20. století došlo v souvislosti s procesy urbanizace a industrializace k řadě změn, které výrazně ovlivnily také městský prostor. S postupným aglomerováním předměstských obcí, rostoucími vzdálenostmi a přepravními požadavky se jednotlivé tratě městské kolejové dopravy začaly měnit v dopravní sítě, které nebylo možné obsluhovat dosavadní trakcí. Ke slovu přišla elektřina a technický vývoj uzavřela elektrická tramvaj. I v současnosti se nejvíce pozornosti věnuje právě této prostorové expanzi a technické genezi městské kolejové dopravy. Je to dáno především tím, že tyto dvě dimenze jsou chápány jako obecný kvantitativní ukazatel při sledování geneze městské kolejové dopravy v různých typech měst. Je otázkou, zda-li není možné nalézt také další principy, které by pomohly zobecnit vývoj městské kolejové dopravy a umožnily jeho další srovnávání. V úvahu je třeba vzít fakt, že městská kolejová doprava se nevyvíjela ve „vzduchoprázdnu“, ale musela být postavena na právní základy a rozvíjena v rámci platné legislativy. Cílem výzkumu tak bylo zodpovědět otázky, jaká byla pozice městské kolejové dopravy v dopravním zákonodárství, do jaké míry zákonodárství zohledňovalo její technologický vývoj a odráželo se ve změně terminologie a jak se projevovaly tyto změny v praktické rovině.

Lze tedy říci, že z právního hlediska se oblast městské kolejové dopravy rozpadá do dvou etap, jejichž mezníkem je rok 1895, kdy byl vydán zákon o drahách nižšího řádu. Před tímto datem byly legislativně upraveny pouze koňské dráhy, na něž se vztahovalo nevyšší rozhodnutí panovníka z roku 1859, 1867 a výnos ministerstva obchodu, živností a veřejných prací z roku 1868. Oblast koňských drah byla vyňata z působnosti hlavních železničních zákonů a její agendu svěřil císař do rukou zmíněného ministerstva. Ve skupině koňských drah se terminologicky odlišovala oblast městské kolejové dopravy označením koňská dráha amerického systému, zkráceně koňská tramvaj.

Zákonodárství však postupně za technickým vývojem v oblasti městské kolejové dopravy zaostávalo. Při vydání zákona č. 56/1880 ř. z. se pamatovalo pouze na místní dráhy, použití parní trakce v městské kolejové dopravě nebylo právně ošetřeno. V průběhu 80. let 19. století se objevily snahy oddělit od sebe parní a koňský provoz, praktickým důsledkem by však bylo oddělení trakcí, nikoliv kategorie místní dráhy a městské kolejové dopravy.

Všechny zákonodárné snahy ztroskotaly právě na upřednostňování technických parametrů. V tomto legislativně i terminologicky nejasném období, které trvalo 15 let, se stavěly ve městech dva typy drah. V souvislosti s použitím páry v městském kolejovém provozu i nedostatkem v oblasti legislativní se realizovaly místní dráhy s dovětkem, že se jedná o parní tramvaj podle zákona o místních drahách a nadále probíhala také výstavba koňských tramvají. Vyskytl se však i případ koňské tramvaje s dodatečně povoleným parním provozem, označené jako silniční dráha (Strassenbahn).

V roce 1895 vyšel zákon č. 2 ř. z., který zařadil městskou kolejovou dopravu mezi tzv. malodráhy (drobné dráhy), tedy dráhy s lokálním charakterem a nepatrným významem pro všeobecnou železniční dopravu. Z terminologického hlediska se ujal pojem silniční, resp. pouliční dráhy (Strassenbahnen). Spolu se skupinou místních drah byly malodráhy zařazeny mezi tzv. dráhy nižšího řádu. Oblast městské dopravy nadále zůstala součástí železniční legislativy, i když s řadou modifikací a nikdy se nestala samostatnou právní oblastí tak, jak k tomu došlo v např. v Prusku v roce 1892 nebo v Anglii již v roce 1870. Zákon odlišoval malodráhy od místních drah pomocí prostorových, ekonomických a dopravních kritérií, nezohledňovala se tedy již otázka trakce. Hlavní právní rozdíl mezi malodráhou a místní dráhou tkvěl v tom, že u malodráhy se stát mohl vzdát práva zákupu a spadnosti této dráhy. Analýzou koncesních listin se také ukázalo, že v rámci českých zemí se stát této možnosti u městské kolejové dopravy s výjimkou Ostravy opravdu vzdal.

Zákon č. 2/1895 ř. z. formuloval pozici městské kolejové dopravy v rámci všeobecné dopravy a právně také zakotvil její status. Poskytl současně dostatečný prostor zúčastněným a bral ohled na místní podmínky. Na základě tohoto zákona byla také možná do jisté míry i unifikace koncesních listin pro kolejovou dopravu v různých městech.

Dovršení legislativy v oblasti městské kolejové dopravy představoval zákon č. 149/1910 ř. z., který již neobsahoval změny v terminologické oblasti. Ustanovení zákona více zohledňovala práva zemí, království a tuzemských korporací v otázce zákupu a spadnosti místních drah. Zákon č. 149/1910 ř. z. výslovně zakázal uplatňovat toto právo u drobných drah provozovaných ve vlastní režii samosprávnými korporacemi.

Lze tedy říci, že od poměrně samostatné oblasti koňských drah dospěl vývoj k městským kolejovým drahám, právně inkorporovaným do všeobecného železničního zákonodárství. Na technické trendy reagovala legislativa se zpožděním. Vývoj lze sledovat i v rovině terminologické. Od označení městské kolejové dopravy jako koňské tramvaje, později parní tramvaje se postupně dospělo až k jejímu obecnému označení jako silniční, resp. pouliční dráhy tam, kde nebyly tratě koncesovány jako místní dráha.

V praktické rovině byl vývoj zákonodárství sledován na genezi městské kolejové dopravy v Brně, Ostravě a Olomouci. I přes to, že se jedná o různé typy měst, společné pro tato města byla angažovanost obecní samosprávy při stavbě a provozu městské kolejové dopravy. Ta vyplývala z možností daných zákonem. Do roku 1895 nebyla právnická a fyzická osoba odlišena, po tomto roce se tyto kategorie lišily délkou koncesní doby. Největší pravomoci, především v oblasti zákupu a spadnosti, přiznal samosprávným korporacím až zákon č. 149/1910 ř. z. V Brně se situace měnila v závislosti na místních podmínkách, neboť koncesi (tj. povolení) ke stavbě a provozu koňské tramvaje získalo nejprve vídeňsko-pešťsko-brněnské konsorcium, které po svém akcionování neslo název *Brünner Tramway Gesellschaft für Personen und Frachten Verkehr*. V souvislosti se špatnými provozními výsledky tato společnost v roce 1874 přešla do likvidace a smlouvou přenesla koncesi na obec. Tento postup také schválilo ministerstvo obchodu. Až do roku 1900 tak byla obec koncesionářkou a provoz koňské a později parní tramvaje pouze pronajímala zájemcům, kterými byli nejprve jednotlivci (B. Kollmann, W. v. Lindheim), od r. 1886 firma *Brünner Lokaleisenbahngesellschaft*. V Brně se také uplatnil v souvislosti s parním provozem zvláštní postup, kdy byly tratě dráhy koncesovány jako koňská tramvaj a teprve dodatečně byl na některých z nich povolen parní provoz. V roce 1898 prodala společnost *Brünner Lokaleisenbahngesellschaft* se souhlasem obce síť brněnských drah firmě *Österreichische Union Elektrizitäts-Gesellschaft*. V roce 1900 byla vydána nová koncese, jež sjednotila právní základ již existujících tratí s nově stavěnými elektrifikovanými tratěmi. Z hlediska obsahu koncese byl dodržen zákon z roku 1895 a koncesní listina měla unifikovanou podobu s dalšími koncesními listinami pro jiná města. Výjimkou bylo pouze připuštění parního provozu v dopravních špičkách. Jelikož se jednalo o drobné dráhy, stát se vzdal práva zákupu a spadnosti. Na základě smlouvy mezi obcí a Union poté obec přenesla koncesi na novou *Gesellschaft für Brünner Strassenbahnen*. K drobným modifikacím koncese došlo v roce 1905 v souvislosti se změnami projektů.

V případě Ostravy se první konkrétnější snahy zřídit městskou kolejovou dopravu objevily v roce 1892, stál za nimi Julius Modern. Ten měl také v plánu zřídit nákladní i osobní dopravu a zřejmě s tímto záměrem plánoval zřídit městskou kolejovou dopravu jako místní dráhu. Dráha však byla koncesována a financována teprve v roce 1894 společností *Brünner Lokaleisenbahngesellschaft*, která expandovala i mimo Brno. Do roku 1907 vznikla v moravské části ostravsko-karvinského revíru síť tratí brněnské společnosti, která byla postupně elektrifikována. V závislosti na koncesování původní tratě Přívoz-Moravská Ostrava-Vítkovice byly také ostatní tratě zřízeny a provozovány jako místní dráhy. Pro

každou zvlášť byla vydána panovníkem koncesní listina, v níž se však výslovně uvádělo, že se jedná o doplnění stávající místní dráhy Přívoz-Moravská Ostrava-Vítkovice. Pro moravsko-ostravskou městskou kolejovou dopravu bylo charakteristické také to, že v souvislosti s místními drahami se stát nevzdal práva zákupu a spadnosti. I ostatní dráhy v této oblasti, na jejichž zřízení se podílely obecní samosprávy, byly koncesovány jako místní dráhy. Zvláštností této oblasti tedy není to, že příměstská a meziměstská doprava je koncesována jako místní dráha, ale to, že stejným způsobem je koncesována městská kolejová doprava. Toto specifikum však vycházelo z tehdy platné legislativy, která až do roku 1895 neznala parní městský kolejový provoz. Specifikem bylo také to, že nedošlo k převedení moravskoostravské sítě mezi drobné dráhy. V ostravsko-karvinském revíru probíhala výstavba drah i po roce 1910 v souvislosti s vydáním nového zákona, jednalo se především o síť Slezských zemských drah. Tyto tratě však již spadají do oblasti místních drah, nikoliv městské kolejové dopravy.

V souvislosti s koncem 19. století byla zprovozněna městská kolejová doprava v Olomouci. Již v roce 1891 navrhl Anton Springer vystavět tento typ dopravy, avšak obecní samospráva odmítla. Postupně se zvyšující dopravní požadavky nakonec vedly zastupitele města k vypsání výběrového řízení. V něm zvítězila firma Siemens & Halske, která byla pověřena výstavbou a provozem elektrické silniční dráhy. Podobně jako v Brně také v Olomouci byla koncesionářkou obec. Ta však postupovala jinak, neboť po smluvně zajištěné době pěti let vypověděla v roce 1903 smlouvu o pronájmu a převzala provoz městské kolejové dopravy do své vlastní režie. V Brně i v Olomouci byla koncesní listina koncipována podle zákona č. 2/1895 ř. z. a dráha spadala mezi malodráhy. Nevztahovalo se na ni tudíž právo státu dráhu zakoupit či nechat na sebe spadnout. Síť pouliční dráhy byla v roce 1913 v Olomouci doplněna pouze jednou tratí k neředínskému hřbitovu.

Lze tedy říci, že přes podobný právní základ existovala řada modalit a výjimek. Avšak i přes tyto těžkosti může studium právních základů dráhy pomoci při srovnávání vývoje městské kolejové dopravy. V souvislosti s tímto přístupem se však objevují také nejasnosti, související především s možností provozovat dráhu bez koncesního oprávnění, které sice zákon nepřipouštěl, avšak docházelo k němu (srov. místní dráha Svinov-Klimkovice, některé tratě Slezských zemských drah). Studium vztahu legislativy a městské kolejové dopravy současně vytváří další možné roviny výzkumu: lze analyzovat smluvní vztah dopravní společnosti a obecní samosprávy, otázku finančního zajištění a subvencování drobných drah, problematiku realizace zákupu či spadnosti dráhy nebo oblast zdanění městské kolejové dopravy. I těmto oblastem byl měla být do budoucna věnována náležitá pozornost.