

## Pražský „venkov“ v 19. století

*V názvu příspěvku je slovo „venkov“ v uvozovkách. Stalo se tak vědomě, neboť faktická hranice Prahy a venkova se posunovala jinak než hranice administrativní. Ještě po celá dvě první desetiletí 20. století byly tak hustě osídlené obce jako Smíchov, Žižkov, Vinohrady nebo Karlín, velikostí srovnatelné s Plzní, Libercem apod., neodlišující se rázem novodobého města od nově postavených částí Prahy (asanačních území, Holešovic, Libně — součástí Prahy od roku 1901), venkovskými městy a obcemi i sídly okresů, přestože je s Prahou spojoval kromě průběžných ulic i jednotný systém městské dopravy, provozovaný pražskou obcí. Titulem „předměstí Prahy“ se honosil Karlín, Žižkov, Vinohrady a Smíchov. Po rozšíření Prahy roku 1920 se naopak staly součástí hlavního města obce a území naprosto vesnického rázu, které se jej postupně zbavovaly ještě po několik dalších desetiletí (Bohnice, Jinonice, Záběhlice aj.).*

Procházíme-li ulicemi a prostranstvími mimo centrum Prahy „za hradbami“, může nás ještě dnes ve vilové ulici z doby méně než před sto lety najednou zaujmout stavení, zjevně starší, statek, dvorec, sad se staršími stavbami mezi nájemními domy. V současné čtvrti se může také objevit jméno domu, ulice, náměstí, které do okolního prostředí jaksi nepatří, nekoreponduje s okolními názvy. Při hledání v pramenech a literatuře se tato jména mnohdy prokážou jako historická místní a pomístní pojmenování, svědčící o obdělávání a osídlení místa v minulosti. Historické pomístní názvy jsou obvykle jména polních tratí, lesních úseků, popřípadě jiných pozemků nebo přírodních útvarů. Místní jména souvisejí přímo s lidským osídlením — náleží osadám, samotám aj. sídlům. Zde je původ Šafránky, Kotlářky, Bulovky atd.<sup>1</sup>, jež se v různých pražských čtvrtích objevují i na několika místech ve jménech ulic, náměstí, hostinců, zastávek městské dopravy a v dalších pojmenováních. Pro pochopení osudů této volně roztroušené zástavby pražského okolí se nevyhneme krátkému historickému úvodu.

Osídlení pražské kotliny je nepřetržité od pravěku — osady v údolních nivách, výšinná hradiště, soubor nepřetržitě osídlených a zaniklých obcí od počátku slovanského osídlení, komplex několika historických měst s velkým hradem a jeho protějškem na Vyšehradě. V podstatě až do doby Karla IV. byla značná část dnešního pražského území zalesněna. Zemědělsky obdělávaná půda byla jen v bezprostřední blízkosti osídlení (pole, zahrady, vinice), na nivách četných vodních toků se rozkládaly pastviny. Zásadní změnu přinesla systematická vnitřní politika Karla IV., který po zabrání řady osad v blízkosti malostranských a staroměstských hradeb nařídil pro rozšíření Prahy kultivaci pozemků v širším okolí města, zvláštní zře-



*Košíře, usedlost Šmukýřka čp. 724, hospodářská usedlost doložená od počátku 18. století. Hlavní budova upravovaná okolo roku 1800, v zahradě salla terrena a kaple sv. Prokopa.*

tel při tom kladl na pěstování vinné révy. Roku 1357 vydal výnos, který rozšířil dalším listem z 12. května 1358 — nařizoval jimi likvidaci zbytků lesa a vysazování vinic všude, kde to bylo možné. Tak byly zhodnoceny dříve neobhospodařované svahy<sup>2</sup> a položen základ lokálnímu místopisu pražskému, neboť jména vinic se promítala od nejstarších dob do jmen pozdějších hospodářských usedlostí nebo do pomístních jmen. Vinařství zaznamenalo velký rozvoj v 16. století a v době předbělohorské, třicetiletá válka a úbytek obyvatelstva přinesly jeho úpadek. Ještě hluboko v 17. století označovali jezuité a další nositelé protireformace pražské vinice za nevykořitelná střediska tajných protestantských shromáždění a útočiště kazatelů. Pobělohorský úpadek předznamenal pozdější definitivní zánik pražského vinařství, jež se ani přes oživení v 18. století už nepodařilo zachránit. Navíc v 19. století jeho osud zpečetili biologičtí škůdci révokaz a perenospora, jimž české vinařství až malé výjimky podlehl. Již v 17. a 18. věku však některé vinohrady zanikaly a jejich pozemky sloužily nadále jako zahrady nebo polnosti (pokud ležely v takovém terénu, že se daly obdělávat).

Vinice, zakládané u nás často na příkrých skalnatých svazích, představovaly inženýrská díla, zvláště jejich terasové úpravy. Nedílnou součástí každé vinice bylo stavení s lisovnou a dalšími prostorami, zpravidla i sklepem. Po zániku vinic tyto objekty byly mnohdy přizpůsobovány novému využívání a stávaly se základem vznikajících hospodářských usedlostí, dvorců i solitérních stavení, jak o tom svědčí i stavebně historické průzkumy některých z nich.<sup>3</sup> K hospodářským usedlostem, ať již vznikly popsáním způsobem nebo byly nově zakládány, se připojovaly další předměstske sady a zahrady šlechtických a měšťanských majitelů určené pro hospodářské, okrasné i rekreační účely, vybavené jak obytnými a hospodářskými stavbami, tak i letohrádky dosahujícími dokonce podoby menšího zámku (Klamovka, Cibulka, nuselský zámek, Kanálská zahrada aj.). Rovněž náboženské řády a kongregace disponovaly podobnými okrasnými a hospodářskými zahradami za hradbami (např. jezuitské zahrady na Smíchově a pod Letnou, usedlosti Andělka a Panenská, vzniklá z vinice aj.).



*Michle, Michelský dvůr čp. 1, původně hospodářský dvůr s pivovarem v jádru obce nad Botičem, od 15. století v majetku univerzity. Budovy sjednoceny klasicistní úpravou a znehodnoceny nevhodnými doplňky a necitlivým využíváním.*

Pojmenování vinic se od počátků vinohradnictví odvozovalo jak od pomístních a místních jmen, tak od jmen či povolání majitelů<sup>4</sup>.

Charakter velkých hospodářských usedlostí měly též volně stojící zájezdní hostince, vybavené velkým dvorem s rozlehlými stájemi a chlévy. Jejich síť vznikala postupně, a ustálila se v době pravidelné poštovní přepravy na vzdálenostech 2—3 hodin jízdy hlavně při hlavních (císařských) silnicích<sup>5</sup>.

Přestože Praha hrála v soustátí monarchie pouze roli provinčního hlavního města a byla jen občasnou zastávkou panovníka, což se projevovalo ještě výrazněji po josefinských reformách státní správy, měla v povědomí utvářejícího se moderního českého národa postavení mimořádné. Přestože byla pražská německá menšina mocná a ovládala radnici, český živel se úplně potlačit nepodařilo. Jako sídlo starobylé univerzity a jednoho z prvních technických učilišť v Evropě k sobě přitahovala i mladé příslušníky dalších slovanských národů.

Vnitřní situace v Čechách kolem roku 1800 byla určována hlavně dozvuky josefinských převratných státoprávních i hospodářských zásahů, mj. patentu o zrušení nevolnictví (odhlédneme přitom od napjaté situace mezinárodní po Velké francouzské revoluci a dalších posunů v důsledku napoleonského ohrožení, později válek). Ten předznamenal pohyb obyvatelstva

za prací mezi venkovem a městy. Vzrůst počtu obyvatelstva měst vyžadoval též zajištění pracovních příležitostí a možností ubytování pro množství příchozích. Změnil se způsob využívání domů v Praze, majitelé začali pronajímat části domů i jednotlivé místnosti. Když dostupné prostory nestačily, začala se dostavovat podkrovní patra a mansardy o minimálních rozměrech a s vybavením nízkého standardu. Do poloviny 19. století měla většina pražských měšťanských domů nastavěné podkrovní patro nebo zvýšenou střechu. I do dvorních prostor pronikala obytná zástavba namísto skladovacích prostor a objektů různých výroben a řemeslnických provozoven. Výroba zato obsazovala zrušené kláštery (vzpomeňme Anenský a Anežský klášter, zbraslavské opatství apod.). Již ve druhém desetiletí se situace stala natolik naléhavou, že císař potvrdil 23. června 1817 založení pražského předměstí Karlína. Ten byl rozměřen a vystavěn jako vzorové klasicistní město na někdejší Špitálské poli za Poříčskou branou na pravoúhlé uliční síti s bohatou zelení, širokými ulicemi, nábřežím při vltavském rameni a četnými zahradami na vltavské nivě pod Vítkovem. Vlivem nástupu industria-

*Troja, bývalá usedlost Popelářka čp. 51, kde po roce 1870 sídlil Zemský pomologický ústav.*

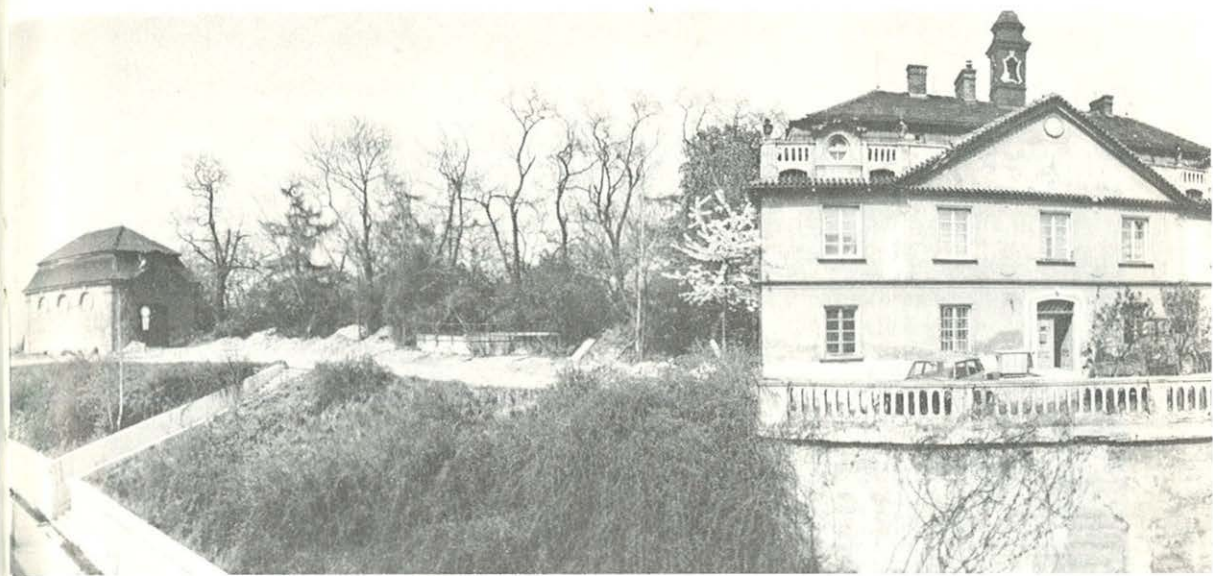


lizace však tento charakter Karlína dlouho nevydržel, protože tu vzniklo rušné průmyslové předměstí. V podstatě podobný byl v konečném výsledku i osud Smíchova, který měl též příhodné podmínky pro industrializaci<sup>6</sup>. Právě smíchovské textilní továrny (Porgesova a Příbramova kartounka) byly ve čtyřicátých letech 19. století dějištěm prvních živelných dělnických bouří. Vývoj a stavební fond Smíchova byl odlišný od karlínského, jak bylo naznačeno výše<sup>7</sup>. Pozemkoví spekulanti se postupně zmocnili bývalých zahrad po někdejších šlechtických a měšťanských majitelích, kteří už neměli zájem o zpustlé objekty. Území se proměnilo ve směs továrních budov, dvorů a pavlačových domů skromné úrovně<sup>8</sup>.

Před polovinou 19. století již bylo očividné, že Praze její historicky vymezený prostor v severní hradeb nedostačuje a že si už začala hledat směry své expanze, zvláště pro výrobní funkci. Naléhavou se však stala otázka dalšího usídlení přichozích, velmi potřebných pracovních sil. Postupně i střední vrstvy, jimž přestávalo vyhovovat stísněné centrum s minimální hygienickou vybaveností a rostoucími cenami pozemků a nájemného, se zajímaly o nové možnosti zdravějšího bydlení. V bezprostřední blízkosti pražských měst byly jako nejvýhodnější jak z hlediska dostupnosti, tak i terénních možností shledány pláne několik návrší, táhnoucí se mezi údolím Botiče a Vítkovem od východní hradby Nového Města až za Olšany. Hlouběji

*Hlubočepy, bývalý Hergetův zámček čp. 17, typ předměstského domu pražského majitele.*





*Libeň, zámeček Rokoska čp. 93, zbytek hospodářské usedlosti z poslední čtvrtiny 18. století.*

v minulosti na tomto území vznikla řada vinic, podle nichž bylo nazýváno Viničnými horami, a několik hřbitovů. Po vinicích zůstalo několik desítek roztroušených usedlostí a zahrad. Koncem 18. století dal pražský obchodník Jakub Wimmer, tehdejší majitel těchto plání, velkoryse upravit prostor mezi údolím Botiče a silnicí od Nové brány k Olšanům dlouhými alejemi podél cest mezi poli (např. k výletnímu hostinci Kravínu, ke Kanálské zahradě).<sup>9</sup> Území podléhalo viničnému (perkmistrovskému) úřadu. Díky tomu, že již roku 1827 vojenský erár povolil zpřístupnění hradeb pro veřejnost, což přineslo jejich proleňování parkovou úpravou (provedenou do roku 1831), doplněnou později kavárnami, bylo postupně vytvořeno zelené rekreační zázemí Nového Města v dosahu půldenní až celodenní vycházky. Tu mohlo přilákat posezení v některé z kaváren a restaurací. Ve čtyřicátých letech upadla úroveň správy perkmistrovského úřadu natolik, že se prokázala potřeba dát narůstajícímu osídlení jednotnou správní moc a podřídit je obecnímu úřadu. K tomu došlo roku 1849, kdy na prostoru mezi novoměstským opevněním od Karlova po Novou bránu, Karlínem, Olšany, Strašnicemi, Vršovicemi a Nuslemi vznikla nová samostatná obec Viničné hory. Její území nebylo příliš způsobilé pro zakládání továren, ale zato se nová obec uplatnila jako obytné a rekreační teritorium (s postupem doby obytná funkce převládla nad rekreační). Další obce pražského okolí nedoznaly v první polovině 19. století tak pronikavé změny. Udržovaly si svůj předměstský zemědělský ráz a zásobovaly Prahu svými produkty — mlékem a mléčnými výrobky, masem, zeleninou. V Holešovicích a Bubnech vznikaly brzy po roce 1850 zárodky příští průmyslové čtvrtě zřízením železničních dílen, vagónky a strojírny při nově otevřené železnici podél Vltavy a Labe do Saska. Podobným iniciačním podnětem hospodářského rozvoje kupodivu nebyla koněspřežná železnice z Dejvic do Kladna a Lán<sup>10</sup>. Na území Dejvic a Bubenče průmysl vznikl opět spíše v blízkosti Vltavy a státní dráhy mezi Císařským mlýnem a Podbabou.



*Košíře, usedlost Bulovka čp. 201 z konce 18. století s kontinuitou osídlení od 14. století. U hospodářského dvora je i zahrada s gloriem a skleníkem.*

Při pokusu shrnout podobu blízkého okolí Prahy v polovině 19. století dojdeme k závěru, že k hradbám přiléhala dvě průmyslová předměstí a jedna nově vytvořená obec o veliké rozloze nerovného terénu. Celé pražské okolí bylo do několikakilometrové vzdálenosti od hradeb poseto více než dvěma stovkami předměstských usedlostí, mlýnů, výletních hostinců, volně stojících domů a bývalých viničních stavení, obklopených zbytky vinic, ovocnými sady, okrasnými zahradami a poli, které se šplhaly po svazích jednotlivých údolí, stály na temenech návrší, oživovaly prostory niv a záplavových ploch vodních toků. První polovina 19. století přinesla mnohým z nich značné oživení, podnícené zájmem o vycházky, cestování a poznávání blízkého i vzdálenějšího okolí. Pronikající stavební ruch vyvolal i poptávku po stavebním materiálu a v bezprostřední blízkosti Prahy se dalo vyrábět jak kvalitní vápno (na jižní straně po obou březích Vltavy), tak i cihly, jež okolo roku 1850 již nahrazovaly do té doby hromadně používanou opuku. Cihlářské hlíny se těžily spíše na severní straně levého břehu Vltavy, ale i v Radlicích a část se dovážela loďmi po řece<sup>11</sup>. Tomuto vývoji se nevyhnuly ani některé usedlosti, které se staly sídlem menších podniků a provozoven, cihelen, malých kovozpracujících dílen, potravinářských podniků; u některých mlýnů byly dřevozpracující provozovny a papírny. Tuto živou strukturu dotvářely historické obce s kostelíky a návsemi vesnického rázu. Na svou dobu velkými průmyslovými závody se kromě pražských měst vyznačovaly pou-

ze Karlín a Smíchov, krajina pražského okolí nebyla zatím příliš narušena. Ještě nevznikaly velké inženýrské stavby (železniční a vodní díla), které se vypočítaným optimálním směrováním bezohledně zařezávaly do krajiny, popřípadě jí dodávaly nové dominanty. V roce 1850 měla Praha vedle koněspřežné železnice směrem na Kladno jednu provozní železniční trať pronikající od východu hradbami do dnešního nádraží Praha—střed a dostavovanou dráhu vycházející z téhož nádraží dlouhým obloukovým viaduktem přes část Karlína a Vltavu do Buben a Holešovic, obíhající táhlým obloukem Královskou oborou a pokračující náročným terénem levého vltavského břehu k severu.

Druhá polovina 19. století s sebou přinesla podstatné zrychlení postupu urbanizace pražského okolí. Dříve živelnému růstu obcí byl postupně dáván řád zpracováním územní plánové dokumentace, jež určovala trasování a šířku ulic, typ zástavby a využití pozemků, vedení inženýrských sítí. Ještě byl nejrozšířenějším typem obytného domu řadový nájemní dům dvojtraktové dispozice zprvu s pavlačemi, v poslední čtvrtině století s vnitřní komunikací.

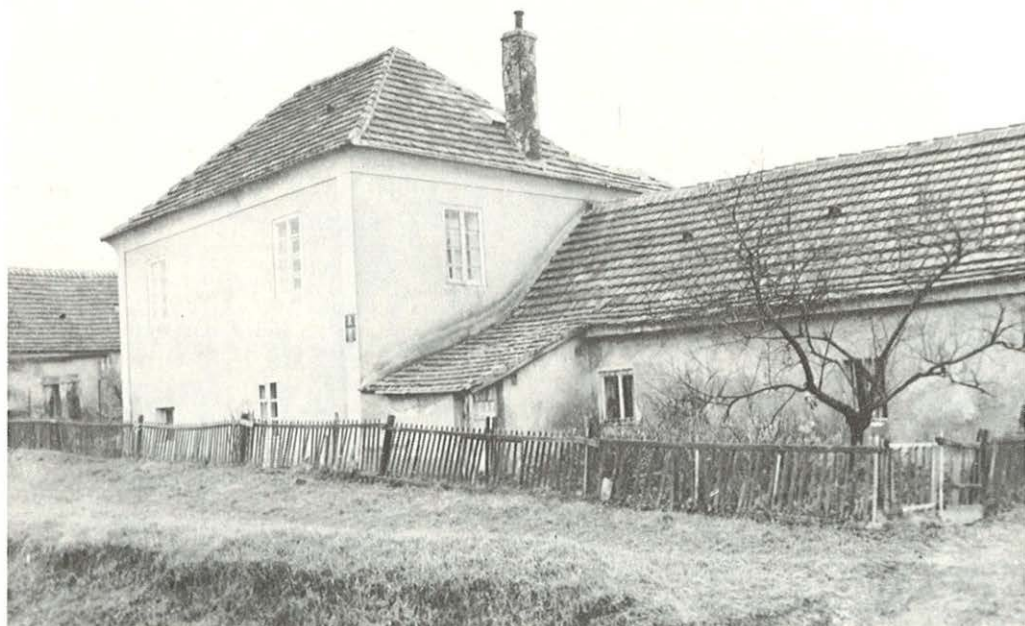
*Illubočepy, bývalý Raudnitzův dům čp. 2, pozdně klasicistní dům z poloviny 19. století. Při domě parčík upravovaný F. Thomayerem, příklad předměstské rezidence.*



Komfort i dispozici bytů podmiňovalo zásobování vodou. V poslední třetině století se objevuje nový typ bydlení ve volně stojící vile se zahradou.

Zprvu šlo o nákladné objekty vyhrazené jen nejbohatším majitelům, jako byl Vojtěch Lanna, bankéř Lippmann nebo Mořic Gröbe. V posledních dvou desetiletích se tento typ bydlení prosazoval i pro lépe situované střední vrstvy, což souviselo i se zvýhodněním půjček, hypoték a pojišťovnictví. Územní plány pamatovaly také na vymezení místa pro tovární čtvrtě a dělnické bydlení, z čehož se podařilo uskutečnit jen menší část v podobě některých kolonií. Takto se rozvíjela nejen velká města, ale i rekreační oblasti. Tam vznikaly obdobně řešené penziony a domy k pronajímání letním hostům. Lázeňská střediska zažila intenzivní rozvoj a stavbu nových hotelů, lázeňských domů a dalších zařízení. V tradičních rekreačních cílech v blízkosti velkých měst vznikaly při starých vesnicích a městečkách vilové čtvrtě a ulice městského typu (Roztoky u Prahy, Zbraslav, obce na Berounce apod.). Některé části bezprostředního okolí měst se jevily jako zvláště příhodné pro rozvoj průmyslu. Podmínkou bylo dopravní napojení (nejlépe železniční), zdroje vody a pracovní síly. Proto byli majitelé některých podniků, vyžadujících od pracovníků vyšší specializaci (doly, hutě, dráhy), nuceni budovat od čtyřicátých let dělnické a úřednické kolonie pro své zaměstnance. Domky byly sice jednoduché, ale skýtaly přece jen vyšší standard bydlení než běžné nájemní domy budované většinou spekulativně pro obohacení majitelů.<sup>12</sup>

*Dejvice, usedlost Špitálka čp. 17, původně křížovnická vinice.*





*Smíchov, usedlost Horní Palata čp. 110, původně hospodářská usedlost mezi zahradami na jižním svahu Strahova.*

Mezi roky 1850 a 1900 doznalo značných změn i technické vybavení města. Vydatně pokročily některé procesy, započaté již dříve, především rozvoj výroby a využití svítiplynu. Ten se stal hojně užívaným prostředkem pro svícení, ke konci století též pro pohon plynových motorů, vaření a vytápění. Se zaváděním parního pohonu a rozvojem technologie výroby dostatečně pevných trub o větších světlostech souvisí rozvoj vodárenství v poslední čtvrtině století. Zhoršení kvality vody v řekách vyvolalo zdokonalování metod a zařízení pro čištění a úpravu vody, vodárny dostávaly výkonnější a odolnější filtrační zařízení, odborníci hledali nové vodní zdroje nezávislé na kvalitě říční vody. Po parních strojích a plynových motorech začínaly koncem století sloužit k pohonu čerpadel elektromotory. Aby výtlačné vodovody mohly zásobovat všechna podlaží třípatrových až čtyřpatrových domů,<sup>13</sup> stavěly se v některých městech nové dominanty vodárenských věží, které dotvářely i panoráma velkých průmyslových závodů, železničních stanic apod. Díky rozvodu vody až do nejvyšších pater domů mizely z ulic, dvorů a dalších prostranství veřejné kašny a vodní stojany, dříve neodmyslitelná součást uličního interiéru. Hygieně přispělo budování kanalizačního systému v ulicích, zprvu pouze pro dešťovou vodu. To platí i o pražských předměstích, jež byla od počátku budována jako města, přestože městský statut získala až později. V osmdesátých le-



*Hospodářská stavení při usedlosti Turbová — Košíře čp. 731 — bývalá viniční usedlost s terasovou zahradou.*

tech vstoupila do praktického užívání též elektřina, ze začátku hlavně pro bezpečnější a intenzivnější osvětlení budov a prostranství.

Druhá polovina 19. století přinesla velký rozvoj moderních druhů dopravy. Vývoj silniční sítě Čech byl v podstatě dokončen před polovinou století a do hospodářského krachu roku 1873 byl ukončen i vývoj základní železniční sítě v Čechách a na Moravě. Nutnost korigovat vedení hlavních tratí nastala až po vzniku samostatné ČSR, tzn. téměř za padesát let. K obrazu města patřilo už neodmyslitelně nádraží ve větší či menší vzdálenosti od centra; osídlení při komunikaci mezi ním a městem se rozrůstalo do celých čtvrtí. V průmyslových městech byla pravidlem síť vleček jednotlivých závodů. Od šedesátých let se kolejová doprava osob dostávala i do městských ulic — první koňku mělo Brno v letech 1869—1873. Vedle koňského potahu se v městských ulicích objevovaly i parní tramvaje, ale nebylo tomu tak v Praze ani v jejím okolí, přestože některé obce uvažovaly o jejich zavedení. Ke zvratu v městské dopravě došlo v Praze a jejím okolí v posledním desetiletí se zaváděním elektrické tramvaje. V roce 1891 jezdila po Letné spíše jako atrakce Zemské jubilejní výstavy, o pět let později začala sloužit jako seriózní dopravní prostředek, který díky své výkonnosti do 14 let zcela nahradil koňku. Zavedení pravidelné městské dopravy i do předměstských obcí, k němuž docházelo v poslední čtvrtině 19. století, znamenalo další krok v procesu urbanizace pražského okolí<sup>14</sup>.

V roce 1849 vznikla nová obec Viničné Hory na pláních mezi Vítkovem a údolím Botiče. V době založení tvořilo její osídlení na sedm desítek rozptýlených objektů mezi zbytky wimmerovských stromořadí, jež doplňovalo několik zahrad. Rozvíjející se osídlení obce postupovalo hlavně podél Černokostelecké silnice za Koňskou branou, při záběhlické silnici od Žitné brány a za Horskou a Novou branou od Olšan okolo Bezovky k vídeňské silnici pod Vítko-

vem<sup>15</sup>. Rozvoj obce v prvních letech po jejím založení zatím nebyl překotný, její hlavní význam spočíval v rekreační funkci. Ze všech pražských arén 19. století jen dvě nebyly na území Vinohrad, jedna byla na hradbách vedle Koňské brány, a jediná na Smíchově za Újezdskou branou. Kromě arén vznikla na vinohradském území v blízkosti Koňské brány dvě velká dřevěná divadla — v letech 1858—1859 Novoměstské podle projektu Josefa Niklase a Nové české z roku 1876, obě byla zbořena roku 1885. Výletními cíli byly zahrady za Koňskou, Novou i Žitnou branou jako Kanálská, Seidlova, Pštroska, stejně jako kavárny a restaurace, například Kravín, Bellevue<sup>16</sup>.

Vinohrady se začaly mohutně rozvíjet po polovině století. Protože neměly vydatný zdroj vody, neměly předpoklad pro intenzivní průmyslovou výrobu, nicméně i zde vznikla řada menších průmyslových podniků. V polovině šedesátých let dal pražský magistrát postavit novou plynárnu na úpatí Šibeničního vrchu pod usedlostí Sklenářkou<sup>17</sup>, po roce 1870 zabralo velkou část prostoru podél hradeb mezi usedlostí Smetankou, Černokosteleckou a Olšanskou silnicí dvojnádraží dráhy Františka Josefa, vedoucí přes Tábor do Vídně, a dráhy směrem na Všetaty.

Prudký vzestup pražských předměstských obcí nastal v polovině sedmdesátých let v souvislosti s rušením pražského opevnění.<sup>18</sup> Do roku 1875 dosáhla vinohradská obec na celém

*Košíře, usedlost Demartinka čp. 154, již neexistující usedlost z 18. století při plzeňské silnici.*

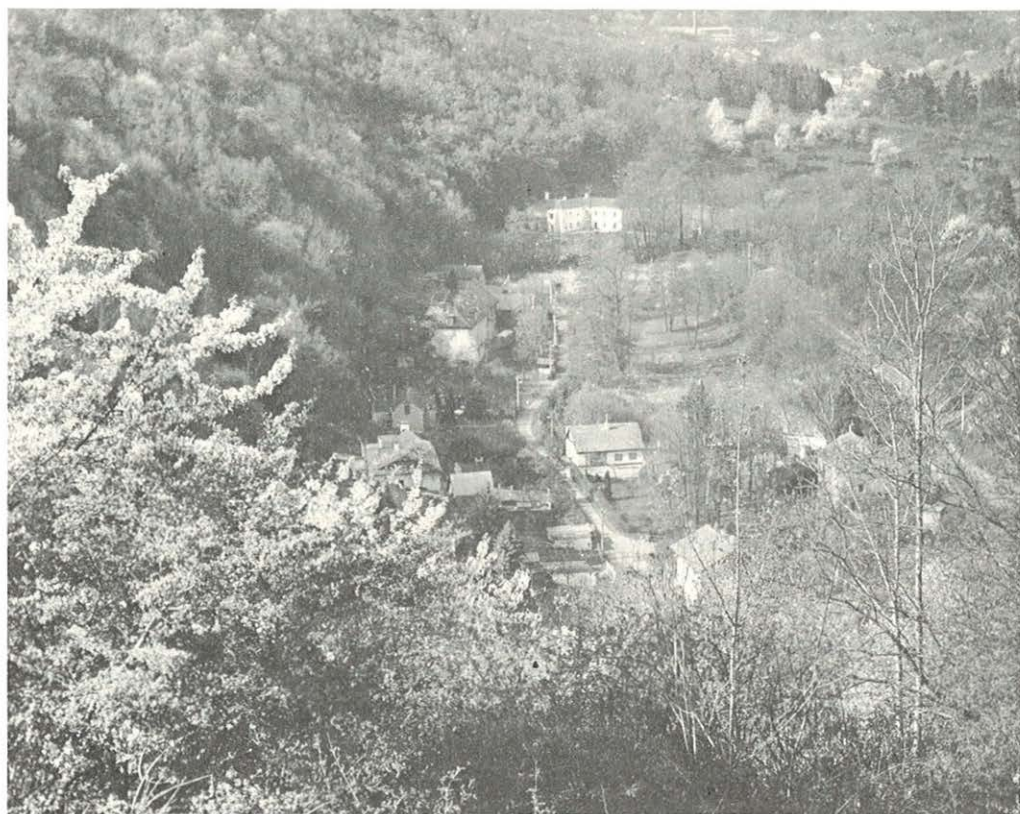


území o ploše téměř 8 km<sup>2</sup> počtu 566 domů a 23 130 obyvatel, soustředěných podél Černokostelecké silnice (Vinohradské třídy), budoucího náměstí (Míru) a do okolí Prokopovy ulice pod Bezovkou. Organizace růstu takové obce se stala neúnosnou a dozrála nutnost jejího rozdělení na severní část, nazývanou od roku 1877 Žižkovem (o rozloze více než 4 km<sup>2</sup>), a jižní, jež se jmenovala Královské Vinohrady. Podobný růst lze pozorovat u dalších předměstských obcí. S postupným získáváním městských práv nebo postavení městečka vyvstala před obecní správou nutnost usměrnit růst obcí, probíhající doposud zcela živelně. Jediné pražské předměstí disponující zakládacím plánem byl Karlín. Ostatní se rozrůstala podle hlavních komunikací nebo podél Vltavy. Za příznivých podmínek vznikaly souběžné ulice i příčné spojky už v době před intenzivní urbanizací okolí Prahy<sup>19</sup>. Nezanedbatelným podílem přispěla k růstu předměstských obcí veřejná osobní doprava, zejména železniční, od roku 1875 pouliční (odhlédneme od omnibusů, jež měly malou přepravní kapacitu a krátké tratě). Síť koňky v krátké době propojila vnitřní Prahu s Karlínem, Smíchovem, Žižkovem, okrajem Vinohrad a s Královskou oborou a Holešovicemi (od roku 1884 VII. částí Prahy).

Boření hradeb a otevírání ulic do předměstského prostoru přes přetrvávající administrativní a celní hranici tzv. potravní čáry neslo s sebou vzrůst ceny pozemků a odpovídající snahu

*Břevnov, starý střed obce, již neexistující podoba s návší a zástavbou domky z 18.—19. století, jež musela ustoupit nové obytné výstavbě.*





*Dejvice, pohled do Šareckého údolí od kostela sv. Matěje. Příklad předměstské krajiny s volnou zástavbou domky a usedlostmi v podobě dvorců podél Šareckého potoka.*

o jejich zhodnocení. Kategoricky se prosadil požadavek usměrnění růstu obcí a jeho podchy-  
cení v územních plánech. Vybudování řetězového mostu počátkem čtyřicátých let přineslo  
úpravu pravého břehu Vltavy na dnešní Smetanovo nábřeží. Po postavení mostu Palackého  
smíchovská obec přistoupila k úpravě levého břehu jižně od Újezda na dnešní Janáčkovo ná-  
břeží. Po požárech velkých textilních továren v blízkosti kostela sv. Filipa a Jakuba již nebyla  
jejich výrobní funkce obnovena. Ještě koncem sedmdesátých let započalo zastavování nového  
nábřeží a přilehlého prostoru a vytváření obytné čtvrtě za účasti předních architektů a umělců  
(Josef Schulz, Antonín Wiehl, Josef Václav Myslbek apod.). Nová zástavba se rozšířila na ce-  
lé území mezi Vltavou a dnešní třídou Štefánikovou, jež se proměnila z průmyslové zóny na  
obytné území s bloky nájemních domů a parky na náměstích. Ze starší zástavby zůstala pou-  
ze Dientzenhoferova vila ochuzená o boční křídlo, pozůstatky architektury někdejších výstav-  
ných šlechtických, měšťanských a církevních zahrad zanikly. Jejich poslední zbytek, dispen-  
zář K. I. Dientzenhofera z někdejší jezuitské zahrady, pohltila v roce 1930 stavba předmostí  
Jiráskova mostu. Ani historický kostel sv. Filipa a Jakuba na Arbesově náměstí neudolal teh-

dejší výstavbě a snaze o zjednodušení a očištění veřejných prostranství; byl zbořen roku 1891<sup>20</sup>. Průmysl na Smíchově zůstal, jen se přesunul do blízkosti nádraží a ke křižovatce U anděla, kde vyrostla řada velkých továren, zejména Ringhofferova strojírna, akciový pivovar Staropramen<sup>21</sup>, Radlická mlékárna, mlýny aj. Změnila se skladba průmyslu, místo textilního zaujal strojírenský a potravinářský. Rozvíjela se i těžba a zpracování stavebních hmot.

Poslední čtvrtina 20. století přeměnila Prahu i s jejím blízkým okolím v útvar spějící k charakteru jednotného organismu s rozlišenými funkcemi jednotlivých částí. Obytnou zástavbu ovládly řadové a nájemní domy, některé ulice v příhodné poloze byly zastavovány obydlími vyššího standardu — vilami volně stojícími v zahradách, nazývanými dobově letohrady. I nadále byla stavba domů výnosným ukládáním peněz a též prostředkem spekulace (zvláště domy nízkého standardu, zejména na Žižkově). V poměrech raného kapitalismu nebyly výjimkou ani případy takového šízení staveb, jež vedlo k tragickým neštěstím.

Územní plány předurčovaly další rozvoj obcí, které se mezitím stávaly městy a městečky i sídly okresů a lidnatostí konkurovaly největším městům tehdejších Čech<sup>22</sup>. Nově zastavované území dostávalo převážně šachovnicovou uliční osnovu o šířkách ulic 16, 20, 24 a 30 m v poměrně dlouhých tazích hlavních směrů, spojených příčnými ulicemi, vytvářejícími víceméně pravoúhlé bloky řadových domů. Některé bloky v příhodné poloze plán rezervoval pro vily se zahradami, část byla ponechána nezastavěná jako rezerva pro pozdější monumentální objekty, nebo dostala parkovou úpravu a sloužila jako zelené ostrovy mezi zastavěnými bloky. Pozemky pro školy a veřejné budovy byly vybírány jak s ohledem na zdravější prostředí (většina škol byla stavěna mimo hlavní ulice, obvykle v blízkosti sadů či zahradních enkláv), tak s urbanistickým záměrem zdůraznit pohledové expozice (monumentální budovy radnic, národních domů, divadel i kostelů). Plochy ponechávané pro veřejnou zeleň však jen někdy dodržovaly jistou kontinuitu s předeházejícími zahradami a jinými plochami upravené zeleně (jako například Riegrovy sady, sady u vršovické radnice, smíchovské sady Na Skalce ap.). Ani trasování uličního rastru se příliš neohlíželo na předurbanizační směry silnic a cest. Velkoryse založené ulice a bulváry často vedly do volné krajiny. Až po letech postupného prodlužování v souladu s pokračujícím růstem zástavby jejich okolí se jejich trasování prokázalo jako životaschopné, někdy oprávněné až potřebné. Již tehdejší dopravní urbanismus předvídal růst nároků moderního provozu a vycházel mu vstříc<sup>23</sup>. Druhá polovina století je též dobou, kdy obce vykoupily a zpřístupnily některé zahrady bývalých usedlostí, letohrádků a vil, třebaže někdy v torzálním stavu (Santoška, Klamovka, Portheimka, ale i Havlíčkovy sady — Gröbovka).

Rok od roku se šířila souvislá zástavba a pohlcovala vše, co jí stálo v cestě. Mizela pole, cesty a stromořadí, zanikaly poslední vinice, zahrady a rozptýlené jednotky osídlení, jež po staletí kultivovaly pražské okolí a dávaly mu ráz příměstského zázemí. Potoky byly převáděny do vyzděných žlabů, historický půdorys a hmotová skladba zástavby starobylých obcí ustupovaly zjednodušenému racionálnímu trasování ulic a komunikací, jemuž byla radikálně podřizována i konfigurace terénu. Místo sadů a zahrad zaujímal pravoúhlé parky se stříhanými dřevinami, okrasnými záhony a trávníky, které upravovaly školení zahradníci a hlídači hlídali před pošlapáním. Pod dojmem vzbuzeného zájmu o folklór zdobily průčelí domů lomenice

a jiné folkloristické motivy, a spolu s okrašlovacími snahami se staly příznakem marné snahy o únik. Jména vylovená z historického místopisu se nejednou objevují v nápisech na domovních průčelích, v názvech ulic, na vývěsních štítech hostinců, jsou i místa, kde se „jen tak říká“.

Moderní velkoměsto nemůže existovat bez průmyslových a obytných čtvrtí, bez nádraží a skladišť, bez své rozlehlé spádové oblasti. Z ní proudí do města denně jak řady pracovníků, tak množství zboží každodenní potřeby.

V 19. století, v okouzlení technikou, objevy a racionálním pojetím světa, vznikaly předpoklady pro nové období s jeho kladnými i zápornými rysy. V procesu vytváření moderního velkoměsta z Prahy a jejího blízkého okolí byl zánik idylické tváře příměstského území s arénami, restauracemi, alejemi a zahradami nevyhnutelný. S moderními dopravními prostředky se příměstská spádová oblast rozrostla na několik desítek kilometrů, do míst vzdálených od Prahy více než půlden cesty.

#### POZNÁMKY

- 1 Z běžně dostupných literárních a kartografických zdrojů (plány Prahy a okolí od 80. let 19. století do současnosti — Wirth, Z.: *Stará Praha. Obraz města a jeho života* etc., Praha J. Otto 1941; Poche, E.: *Prahou krok za krokem*, 2. vydání Praha 1985; Vojtíšek, V.: *Ulicemi města Prahy*, Praha 1958; Zelinka, T. Č.: *Pražská předměstí. Život za pražskou hradební zdí*, Praha 1955; Wirth, Z.: *Zmizelá Praha 5. Opevnění, Vltava a ztráty na památkách*, Praha 1948; soupisy památek okresů Karlín, Královské Vinohrady) — se podařilo najít a identifikovat na 170 jmen předměstských usedlostí včetně jejich popisných čísel, 75 bez určení popisnými čísly (často jde o usedlosti zaniklé ještě v 19. století), přibližně 50 jmen zaniklých vinic bez kontinuity v hospodářských usedlostech a na 30 jmen usedlostí ve větších vzdálenostech od pražských měst (ve Stodůlkách, Nebušicích, Lysolajích, Modřanech apod.).
- 2 Vinná réva se v Čechách pěstovala již podstatně dříve (přínejmenším od přijetí křesťanství), ale v poměrně malém rozsahu. V době Karla IV. se její pěstování a výroba vína staly činností velmi rozšířenou, doklady o vinařství nacházíme v místech dnes těžko pochopitelných. O rozšíření vinic v pražském okolí svědčí četné archivní prameny. Správou vinic a jejich řízením se zabýval viniční (perkmistrovský) úřad, perkmistr byl královský úředník.
- 3 Narážíme zde na středověký původ usedlosti Stírky v Libni čp. 92/VIII, prokázaný stavebně a uměleckohistorickým průzkumem Pražského ústavu v sedmdesátých letech.
- 4 Z Vršovic je již ve 14. věku doložena vinice *Supperk* nebo „vinea supra Wrsowicz“, do 15. století sahá původ pojmenování smíchovské Perníkářky čp. 111 *po pekáři* Perníčkovi.
- 5 Jako např. již neexistující zájezdní hostinec Bílý beránek nad Motolem, velká hospoda na Bílé hoře, hostinec v Běchovicích nebo Stará pošta v Hloubětíně. K zájezdním hostincům často patřily přepřahací stanice pošty.
- 6 Při popisovaných změnách v Karlíně se uplatňovala jak nižší cena pozemků a nižší daně v obci menší než Praha, tak výhodná poloha území s řekou, hlavní silnicí a od roku 1845 i železnicí, a snadný přístup po rovině od Poříčské brány. Od počátku třicátých let zaplňovaly volné plochy v Karlíně průmyslové závody — nejprve textilní, v těsném sledu za nimi strojírna, roku 1847 byla v Karlíně postavena první plynárna dodávající svítíplyn pražskému veřejnému osvětlení. Smíchov se sice dočkal železnice až roku 1862, ale opuštěné zahrady s chátrajícími objekty se od třicátých let staly výhodným prostředím pro zakládání průmyslu (textilní a porcelánová manufaktura, později též strojírna atd.) i pro chudinské bydlení dělníků.
- 7 V pobělohorské době se Smíchov stal vyhledávaným územím pro zakládání zahrad. Své zahrady s altány, voliérami, oranžériemi a pavilónky měli na Smíchově šlechtici (Buquoyové, Slavatové, Eggenberkové), církevní instituce (jezuité) i měšťané (mj. K. I. Dientzenhofer).
- 8 Paradoxní je fakt, že nájemní domy nejnižšího standardu okolo poloviny 19. století, přeplněné nájemníky a dalšími podnájemníky, s minimálním hygienickým vybavením, sloužící tvrdě vykořisťovaným dělnickým rodinám, vy-

- nášely svým majitelům více než výstavné domy uvnitř měst. Charakter továrního města s bydlením nejnížší úrovně vydržel na Smíchově do druhé poloviny sedmdesátých let.
- 9 Dispozici části této úpravy východně od novoměstské hradby zachycuje Jüttnerův plán a návazná kartografická díla jako Wimmersche Anlagen.
- 10 Přestože její východní nádraží vzniklo pod hradbami na horním okraji Dejvic v blízkosti Brusky v roce 1830. Trať sloužila dopravě dřeva z lánských lesů, posléze i uhlí a železářských výrobků z Kladenska.
- 11 Vzpomeňme paleontologické nálezy ve vápencových lomech a volně vycházejících vrstvách, nebo prehistorické nálezy v hlinišťích cihlen, využívajících mohutné vrstvy čtvrtohorních spraší. Nejvýznamnější nálezy související se jmény Joachima Barrande nebo J. L. Píče byly učiněny v 19. století v pražském okolí.
- 12 Viz Baše, M.: Mizící dokumenty dělnické historie, Umění a řemesla 1983, č. 3, s. 53—60, článek věnovaný dělnickým koloniím na Ostravsku.
- 13 Možnost dokonalého zásobování vodou se stala v osmdesátých letech 19. věku popudem pro změnu základní dispozice nájemního domu z dvojtraktu na třítrakt o větší hloubce staveniště, kdy v prostředním traktu byly umístěny prostory bez přímého osvětlení, jako před síně, komory a hygienické zařízení (splachovací záchod, později koupelna) s nezbytnými světlíky. Tato dispozice se udržovala hluboko do 20. století (až do dvacátých let) jako velmi osvědčená.
- 14 I pro menší města, jež se rozhodla pro zavedení elektrické pouliční dráhy, znamenalo toto rozhodnutí popud k urychlení jejich růstu (Teplice, Mariánské Lázně, Jihlava, Jablonec n. N., Opava).
- 15 Viz Kohout, J. - Vančura, J.: Praha 19. a 20. století. Technické proměny, Praha 1986, s. 73, 75, obr. 44, 46.
- 16 Historické fotografie z výletních restaurací a kaváren za hradbami publikovali Wirth, Z.: Stará Praha, Praha 1941, obr. 419, 420, 431, 434—437, nově též Scheufler, P.: Praha 1848—1914. Čtení nad dobovými fotografiemi, Praha 1984. Plány kavárny Bellevue jsou uloženy v archívu odboru výstavby ONV Praha 2 při čp. 108/XII, viz též Noll, J.: Památková problematika sídlištních celků 19. a 20. století, in: Staletá Praha XIII, Praha 1983, s. 20, pozn. 3.
- 17 Byla postavena za Novou branou v místech dnešní budovy Ústřední rady odborů. Jedním z prvních počínů české buržoazie po převzetí pražské radnice bylo odstranění renesanční Krocínovy kašny ze Staroměstského náměstí. Po několikaletém uložení v provizorním skladu byly trosky kašny tajně převezeny do základů nové plynárny. Po necelých sedmi desetiletích byly zčásti nalezeny při stavbě budovy tehdy Všeobecného penzijního ústavu a uloženy v lapidáriu Národního muzea.
- 18 Vídeňská vláda dlouho váhala s odprodejem hradeb pražské obci. Až porážka ve válce s Pruskem roku 1866 byla posledním přesvědčivým argumentem pro uvolnění města z věnce opevnění. Na podzim 1866 císař potvrdil Prahu jako otevřené město, ale jednání s vojenským erárem se protáhlo na další řadu let, teprve roku 1874 započalo boření opevňovacích objektů. Namísto opevnění zůstala administrativní hranice Prahy, na níž se vybírala potravní daň.
- 19 Jak o tom svědčí např. situace ve Vršovicích, zachycená stabilním katastrem okolo r. 1840.
- 20 Kostel sv. Filipa a Jakuba byl románského původu, zmiňován poprvé až roku 1333. Roku 1891 po přenesení fary k novému velkému kostelu sv. Václava byl zbořen jako nepotřebná stavba. Nenáročný jednolodní kostelík s románským presbytářem a barokní lodí dokládá původní vesnický ráz osídlení někdejšího Újezda, jaký se na Smíchově dochoval do poloviny 19. století. Jeho situaci dokumentoval archeologický průzkum Ivana Borkovského v roce 1920.
- 21 Zavedení moderních pivovarnických technologií po polovině 19. století znamenalo předpoklad zprůmyslnění výroby piva jako výrobku masové spotřeby. V bezprostředním pražském okolí vzniklo několik akciových velkopivovarů — smíchovský, branický, vinohradský a holešovický, k nimž se připojoval ještě Ringhofferův pivovar ve Velkých Popovicích, podílející se rovněž na zásobování Prahy a okolí pivem. Taková konkurence znamenala vážné ohrožení starobylých právovárečných pivovárků ve městě s malým výstavem, které až na některé výjimky postupně zanikaly (dále se udržely pivovary U Fleků, Černý pivovar, U sv. Tomáše apod.).
- 22 Karlín, Smíchov a Vinohrady byly sídly okresních hejtmanství (politických okresů), na Žižkově a ve Vršovicích byly okresní soudy a berní úřady. Zastavovací plán měl Karlín od svého založení v roce 1817, Vinohrady měly Hartigův plán z roku 1870 a Vršovice jej dostaly roku 1893.

- 23 Jako příklad jmenujme Ruskou třídu mezi Vršovicemi, Vinohrady a Strašnicemi. Její vedení a celkové vyměření jako 30 m široký bulvár využila výstavba v období mezi válkami a východní úsek ke Strašnicům dosáhl svého opodstatnění až po roce 1945. Legerova ulice mezi Vinohrady a Novým Městem byla navržena směrem k předpokládanému již přemostění nuselského údolí.