

DOCUMENTA PRAGENSIA
MONOGRAPHIA
VOLUMEN 9

ŘÍDÍ VÁCLAV LEDVINKA

JIŘÍ PEŠEK

OD AGLOMERACE K VELKOMĚSTU
PRAHA A STŘEDOEVROPSKÉ METROPOLE
1850–1920

PRAHA 1999
SCRIPTORIVM

Davidovi, Detlefovi, Ralphovi

Kniha vyšla s podporou kulturního grantu hlavního města Prahy

© SCRIPTORIUM, 1999
ISBN 80-86197-09-3

Obsah:

1.	Úvod	8
1. 1.	Předmluva	8
1. 2.	Problémy, otázky, struktura práce	10
1. 3.	Pohled do minulosti oboru a současný stav bádání o rozšiřování velkoměst a sjednocování aglomerací	14
2.	Zemské metropole střední Evropy 1850–1920	28
2. 1.	Metropole – problém definice	28
2. 2.	Akteři se představují	33
3.	Dějiny rozšiřování a spojování středoevropských velkoměst	50
3. 1.	Zrození a dlouhý život mýtu: Vídeňská vláda proti Velké Praze	50
3. 2.	Exkurs: Haussmannova Paříž jako obecně uznávaný příklad modernizace velkoměsta	55
3. 3.	Vývoj Vídně od roku 1848 k Velké Vídni let 1890/1905	63
3. 4.	Berlín (od Hobrechtova plánu k Velkému Berlínu roku 1920)	83
3. 5.	Budapešť – hlavní město pod státní kontrolou	98
3. 6.	Mnichov: Od státní kurately k harmonickému samosprávnému rozvoji	105
3. 7.	Krakov – město, které to dokázalo	114
3. 8.	Varšava – město pod carským dozorem	126
3. 9.	Praha a předměstí. Dějiny snah o sloučení	135
3. 9. 1.	Předehra slučování: od revoluce 1848 po zbourání pražských hradeb	135
3. 9. 2.	První fáze rozšíření Prahy	143
3. 9. 3.	Exkurs. Úvahy o připojení Karlína	147
3. 9. 4.	Drama s činžovní daní	148
3. 9. 5.	Snahy o rozšíření Prahy po roce 1890	151
3. 9. 6.	Velká Praha: třeba i jen z malých obcí	157
3. 9. 7.	Se zemským výborem od roku 1901 proti vnitřním předměstím	171
3. 9. 8.	Vinohrady proti Praze	189
3. 9. 9.	Vznik Velké Prahy	195
3. 9. 10.	Exkurs: Spor zájmových skupin při jednání o problémech aglomerace v jednotné velkoměsto	196
4.	Měšťanstvo v přerodu v moderní buržoasii – úvaha nad novější německou a rakouskou literaturou	204
5.	Síť vysoce kvalifikovaných služeb a její role v procesu utváření moderních velkoměst	232
5. 1.	Úvaha úvodní	232
5. 2.	Adresáře jako pramen výzkumu městských struktur	234
5. 3.	Finančnictví	242
5. 4.	Zdravotnictví	245
5. 5.	Školství	251
5. 6.	Právní servis	259
6.	Shrnutí	271
7.	Přílohy	274
8.	Seznam citované literatury	289
9.	Barevná obrazová příloha	311

jistě i s další významnou přistěhovaleckou vlnou, by ovšem významně konkurenčně ovlivnil vídeňskou ekonomiku a městské radě se jevilo jako podstatné reklamovat alespoň část tohoto industrializačního podnětu i pro vlastní Vídeň.⁴¹ (Ještě roku 1890 se městská rada obávala nárůstu potenciálně revolučního proletariátu po připojení předměstí a zájmy vídeňského průmyslu tehdy nebyly ve slučovací debatě radou nijak hájeny.)

Obec Florisdorf, tamní i vídeňská sociální demokracie (měla v radě dva zastupce) byla ovšem ostře proti připojení. Dolnorakouský sněm, vláda i Vídeň však spojily opět přes hlavu Florisdorfu a připojených obcí své síly a 12. 11. 1904 schválil slučovací zákon zemský sněm, 28. 12. spojení sankcionoval císař a 10. 1. 1905 byl zákon č. 1/1905 Dolnorakouského zemského zákoníku publikován. Městská rada vzrostla na 27 členů (z toho 21 za jednotlivé okresy) a spojená Vídeň přerostla roku 1910 dvoumilionovou hranici.

Pokusme se shrnout výsledky zkoumání vývoje vídeňského slučování do několika bodů:

1) Rozšíření Vídně let 1850/1857 bylo motivováno ryze reprezentačními panovnickými záměry a provedeno absolutistickým rozhodnutím vládce: město ani předměstí nebyla subjektem jednání, pouze nositelem z něj vyplývajících nákladů a povinností. Sociální, ekonomické ani infrastrukturní momenty nehrály při rozhodování o rozšíření města žádnou roli, dopravní jen zčásti, o to více však vážily důvody bezpečnostně policejní.

2) Vznik Velké Vídně roku 1890 byl nutným administrativním aktem, následujícím za vytvořením velkovídeňského společného daňového prostoru. Motivace byla opět monotematická: snaha města přenést část „potravní“ daňové zátěže na Vídňi konkurující předměstí. Konečný krok by opět nebyl možný bez přinejmenším intervence panovníka. Všechny urbanistické, městotvorné a infrastrukturní momenty hrály při jednání o spojení sekundární roli, cílený rozvoj ekonomiky nebyl uvažován, stejně jako sociální aspekty slučovacího kroku (ostatně sociálně slabé vrstvy předměstského obyvatelstva se staly v této akci „poraženými“). Připojované obce nebyly rovnocenným partnerem Vídně ani vládě. Ostrý centralismus a třídně bezpečnostní motivy hrály dosud podstatnou roli.

3) Připojení Florisdorfu – v období luegerovské komunalizace města – je prvním ekonomicky a urbanisticky motivovaným aktem, byť provedeným opět přes hlavu připojovaných obcí (a proti vůli sociálně demokratické opozice), v podstatě po velmi rychlé dohodě města a vlády (proti vůli místodržitele) a za souhlasu panovníka.

⁴¹ K sociální a hospodářské strukturaci vídeňského území po roce 1900 srov. CZEIKE – BANIK-SCHWEITZER – MEIßL, *Historisches Atlas von Wien*, 2. Lieferung, Reihe B, Heft 6, 1984, s. 5: Typisierung des Wiener Stadtgebietes nach wirtschafts- und sozialstrukturellen Merkmalen um 1910. Srov. též BOZENTA, *Gesellschaft der Vorstadt um 1900*, in: BERNER – BRIX – MANTL (edd.), *Wien um 1900: Aufbruch in die Moderne*, 1986, s. 197–204.

3. 4. BERLÍN (OD HOBRECHTOVA PLÁNU K VELKÉMU BERLÍNU ROKU 1920)

Startovní situace, s níž začínal pro pruská města proces připojování předměstí a vytváření moderních velkoměst, byla přinejmenším teoreticky výrazně lepší než např. v Rakousku. V rámci souboru modernizačních reforem pruského státu vypracoval roku 1808 svobodný pán von Stein městské zřízení (Die preußische Städteordnung), v jehož §§ 3 a 4 bylo zakotveno, že městské právo se vztahuje na veškeré pozemky města i předměstí.¹ Dobře zamýšlený princip bylo však nutno prosazovat v nekonečných jednáních, protože míra rozličných správních pravomocí státu a omezené možnosti samosprávy silně komplikovaly přímá jednání. Berlín nadto neměl zcela jasně vymezené teritorium. Tzv. „Weichbild“ jeho území vytvářela soustava navzájem se překrývajících a částečně si konkurujících soudních, daňových, hospodářských a majetkových pravomocí, zděděných z 18. století a redukovanych nyní ještě sílícími státními vlivy, které o ustavení jasně vymezené autonomní samosprávné obce nestály ani v nejmenším. Jednání skončila až panovnickým recesem z roku 1841, který stanovil pevnou městskou hranici prakticky podél okrajů souvisle osídleného městského území.

Jednání nebyla jednoduchá ani proto, že vedle komunálních úřadů, magistrátu a sboru obecních starších působil v Berlíně též státní policejní president, jemuž v letech 1822–1873 podléhal rozsáhlý okrsek, daleko přesahující berlínskou aglomeraci. Policejní president byl přitom nejen úředníkem s působností v oblasti bezpečnosti, ale měl rozsáhlé pravomoci i v širším, vlastně ještě raně novověkém výměru „policie“ jako státní správy pro zabezpečování obecného pořádku, a to např. i v oblasti rozvoje komunální infrastruktury. Policejní ředitel mohl zadávat v tomto směru kontrakty soukromým firmám (např. berlínské plynárenství a vodovody se v letech 1820 a 1851 touto cestou dostaly do anglických rukou), jednak z moci úřední úkoloval jednotlivé obce, co musí, a to nejednou s nemalým finančním nákladem, vykonat na poli infrastruktury. Policejní president prováděl jménem státu i odprodej pozemků na území Berlína a předměstí, přičemž tyto operace nezřídka nabývaly podoby spekulací proti rozvojovým zájmům města.²

Berlín tedy vstupoval do období industrializace a urbanizační modernizace na jedné straně jako hlavní město pruského státu, sídlo zemských úřadů a správní centrum většího regionu, na straně druhé jako místo s významnou výrobní a průmyslovou tradicí a základnou, opět ovlivňující širší zázemí města. Oba faktory – jak role hlavního města, tak průmyslového centra – pak se vzestupem pruského státu sílily. Již v této fázi byla ovšem celá řada významných funkcí Berlína usídlena na předměstí s vlastní, na berlínské radnici nezávislou sprá-

¹ Srov. HOFMANN, *Wachsen Berlins im Industriezeitalter*, in: JAGER (ed.), *Probleme des Städtewesens*, 1978, s. 160; RICHTER, *Zwischen Revolution und Reichsgründung (1848–1870)*, in: RIEBE (ed.), *Geschichte Berlins*. 2. Band, 1987, s. 656, 662–664.

² Srov. RICHTER, *Berlin. Aufstieg zum kulturellen Zentrum*, 1987, s. 84, kde je zmíněna řada velkých pozemkových spekulací, které v letech 1858–1862 prováděl z pověření policejního presidenta berlínský stavební rada James Hobrecht – právě v době, kdy z pověření téhož státního úředníka současně pracoval na regulačním plánu Berlína.



Berlín v hranicích z roku 1860

 historické jádro města

 vnitřní předměstí

vou.³ Vedle průmyslových předměstí vyvinula se v zázemí Berlína již do poloviny století i řada dominantně obytných, luxusně obytných nebo rekreačních čtvrtí. Tato funkční diferenciaci se pak dále prohlubovala.⁴ Působily přitom samovolné socioekonomické procesy, přispíval ale i pruský stát – např. tím, že v letech 1854–1855 přeložil rozsáhlou státní zbrojní výrobu z Berlína do Spandau.⁵

Stát do velké míry ovlivnil i připojení vnitřních předměstí aglomerace roku 1860. O rozvoj a výstavbu Berlína se tehdy intenzivně zajímal princ-regent Vilém I. (vládl od roku 1858 za duševně nemocného bratra Bedřicha Viléma IV. a po jeho smrti byl korunován králem). Již počátkem padesátých let byla na policejním presidiu diskutována nutnost vypracovat zastavovací plán a ovlivňovat tak další vývoj města. Bylo to nutné i proto, že nepříliš koordinovaný vývoj domovní zástavby a hlavně stavby železnic a nádraží do té míry změnil obraz berlínského teritoria, že starší plány nebyly již ku potřebě. Roku 1857 byl v té věci policejním presidiem vypracován pamětní spis a roku 1858 byl inženýr James Hobrecht (právě ukončil studia stavby železničních a vodních cest) pověřen provedením měřičských a nivelizačních prací.

Instrukce, kterou Hobrecht dostal od policejního presidenta, mu ukládala, aby do stávajícího obrazu města v novém „Bebauungsplan“ naplánoval a) všechny uliční prostory, které by výhledově byly žádoucí s ohledem na budoucí provoz, b) v projektu odstranil příliš ostré úhly uličních linií, c) ulice mají být podle svého významu a určení (promenády, hlavní, vedlejší a spojovací ulice) koncipovány ve čtyřech šířkových kategoriích, přičemž má být naplánována i okružní třída. Hobrechtův plán pojal do sebe daleko širší území než jen v rámci berlínské „Weichbildgrenze“. Zahrnuty byly (alespoň zčásti) také Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf, Treptow, Boxhagen, Lichtenberg a Weißensee.⁶

³ K této fázi a obecněji k vývoji berlínských předměstí srov. řadu prací: THIENEL, *Industrialisierung und Städtewachstum*, in: BÜSCH (ed.), *Untersuchungen zur Geschichte der frühen Industrialisierung*, 1971; TAZ, *Städtewachstum im Industrialisierungsprozess des 19. Jahrhunderts. Das Berliner Beispiel*, 1973, s. 47–84 a 131–174, kde se autorka podrobně zabývala vývojem dvou významných vnitřních předměstí aglomerace: Moabitu, který se po připojení roku 1860/1861 stal jedním z průmyslových center Berlína, a Rixdofu, který se proměnil v dominantně obytný okres za hranicí vnitřního města. Obecněji se k vývoji Berlína ve sledované epoše I. THIENELOVÁ vrátila ještě ve studii *Verstädterung, städtische Infrastruktur und Stadtplanung*, 1977, s. 5–84. Tento směr výzkumu vývoje Berlína, orientovaný primárně k jeho průmyslovému rozvoji, sledoval i FISCHER, *Berlin: Die preußische Residenz auf dem Wege zur Industriestadt*, in: *Berlin und seine Wirtschaft*, 1987, s. 59–78, zvl. s. 70n.; dále TÝŽ, *Die Entwicklung Berlins von der Verwaltungstadt zur Industrie- und Dienstleistungsmetropole*, 1989, s. 403–410. Celou řadu komparativních prací v oblasti dějin berlínské a vídeňské ekonomiky a sociodemografického vývoje 19. století – právě s ohledem na komplikované vztahy města a jeho zázemí – publikovala BANIK-SCHWEITZER, *Arbeitsteilung zwischen Stadt und Land um die Wende zum 20. Jahrhundert*, in: GLETTNER – NAUMANN – SCHRAMM (edd.), *Zentrale Städte und ihr Umland*, 1985, s. 203–234, a TAZ, *Berlin und Wien. Entwicklung und wirtschaftliche Beziehungen*, 1989, s. 83–91.

⁴ Srov. HOFMANN, *Wachsen Berlins*, 1978, s. 162; ESCHER, *Berlin und sein Umland*, Berlin 1985, s. 138–165, 195–208; RIBBE, *Zur stadträumlichen Entwicklung Berlins*, in: KIRCHGÄSSNER – SCHMITT (edd.), *Stadtkern und Stadtteile*, 1991, s. 89–103, zde 93–95.

⁵ HOFMANN, *Wachstum Berlins*, 1978, s. 163.

⁶ HALL, *Planung*, 1986, s. 125; RICHTER, *Zwischen Revolution und Reichsgründung*, 1987, s. 663.

Plán, který Hobrecht zpracoval v podobě 14 dílčích plánů, sestavených pak v jeden celek, představený veřejnosti s královským souhlasem roku 1862 a vytištěný opakovaně v letech 1863 a 1865, stal se pak – přinejmenším formálně – základem urbanistického rozvoje Berlína až do jeho sjednocení roku 1920. Hobrechtův plán, byť bývá někdy srovnáván s Haussmannovým (a král Vilém I. si Haussmannův plán nechal v polovině šedesátých let zkopírovat – snad jako inspiraci pro přestavbu centra Berlína), lišil se od něj tím, že neobsahoval hlubší zásahy do stavební podstaty města – zvláště centrum Berlína nebylo takřka dotčeno. Zachovat co nejvíce z dosavadní situace a na minimum snížit prováděcí náklady bylo ostatně i záměrem zadavatele. Hobrecht projekt do velké míry – pokud jen bylo možno – přizpůsobil stávajícím ulicím, budovám, rozložení parcel a dosavadním topografickým podmínkám. Těžiště plánování leželo u něj v nové zástavbě, přičemž si ovšem Vilém I. ponechával právo rozhodovat zejména o reprezentačních stavbách a dokonce často sám určoval i charakter výzdoby budov.⁷

Hobrechtovi a jeho plánu bývá někdy vytýkáno, že zkoncipoval příliš velké domovní bloky a vytýčil pro budoucnost příliš hustou zástavbu, což později vedlo k vytváření „činžovních kasáren“ s hustou vnitroblokovou zástavbou (nejmenší dvory o výměře 60 m²), poukazováno bývá i na necitlivý přechod mezi uliční sítí staré zástavby vnitřního Berlína a mezi předměstími. Podobné výčitky však kladou na Hobrechta a jeho dílo příliš velké nároky a zodpovědnost vzhledem k tomu, s čím mohl – v rámci stávajících stavebních zvyklostí, technických možností a bezprostředních výhledů – vůbec počítat.⁸

Roku 1860 bylo formou kabinetního rozhodnutí provedeno připojení několika předměstí, která ležela těsně u hranice berlínské zástavby a funkčně splynula s vnitřním městem. Byl to především neobyčejně rychle zprůmyslněný a masově osídlený, ale co do obecní struktury naprosto nevyvinutý Moabit, dále Wedding (i když se roku 1854 pokusila zastupitelstva obou předměstí o dosažení statutu samostatné obce) a části území obcí Charlottenburg a Schöneberg na jihu a jihozápadě Berlína. Připojení Moabitu bylo obecně pokládáno za nutné. Jinak se ale berlínské městské zastupitelstvo jakožto reprezentant berlínskému poplatného měšťanstva tvrdě stavělo proti připojování chudých dělnických okrsků na severu a východě města, které neměly dostatek vlastních finančních zdrojů na infrastrukturní vývoj (a byly proto ochotny bezprostředně začít jednat, a to dokonce se státní podporou, o připojení).

Na druhé straně zastupitelstvo plédovalo pro potenciální připojení středostavovských předměstí na jihu a jihovýchodě (Rixdorf, Schöneberg).⁹ V městské

⁷ RICHTER, *Berlin, Aufstieg zum kulturellen Zentrum*, 1987 s. 85; HARTOG, *Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert*, 1981, s. 32; SUTCLIFFE, *Towards the Planned City*, 1981, s. 19n., sice míní, že Hobrecht vzhledem ke svému postavení v berlínské stavební správě „zabránil progresivnímu plánování urbanistické proměny Berlína“, nebere však v úvahu, že Hobrecht odešel od projektu, a to na nové místo mimo Berlín, již před jeho dokončením, a když se do Berlína vrátil, věnoval se v sedmdesátých letech jen výstavbě kanalizační sítě.

⁸ K výhradám souhrnně HARTOG, *Stadterweiterungen*, 1981, s. 34, na Hobrechtovu obranu vystupuje HALL, *Planung*, 1986, s. 129; ERBE, *Berlin im Kaiserreich*, 1987, s. 732.

⁹ HOFMANN, *Wachstum Berlins*, 1978 s. 165. K předměstím, která zůstala samostatná až do roku 1920, srov. WINZ, *Geschichte der äußeren Berliner Stadtteile*, 1952, s. 551–638.

radě se dokonce objevily názory, že by město mělo dosáhnout připojení Tempelhofu, Charlottenburgu a Schönebergu třeba i za pomoci nátlaku: zablokovat předměstím užívání berlínských obecních zařízení až do ochoty připojit se k němu. Koncepci připojení těchto obcí k Berlínu podporoval i policejní prezident.¹⁰ V rámci připojovacích jednání objevil se nadto opakovaně názor některých zájmových berlínských skupin, že by se Berlín, který se právě rozšířil z 35,1 na 59,2 km², tedy o více než dvě třetiny, a překročil hranici půl milionu obyvatel (547 500), neměl nadále rozšiřovat, nýbrž obklopit se vřemcem nezávislých samostatných měst a obcí.¹¹ Tento názor se, byť i z řady nejednou zcela protichůdných důvodů, de facto prosadil. Berlín se až do roku 1910 rozšířil jen o pozemek ústředních jatek, převedený k Berlínu opět kabinetním nařízením roku 1878, a pak již jen o rozsáhlou zoologickou zahradu a park před Brandenburskou branou (Tiergarten) v roce 1881. Poslední jmenovaná akce byla značně komplikovaná a připojení muselo být nakonec řešeno zvláštním zákonem.¹² Berlín tak – uprostřed rozsáhlé aglomerace – dosáhl na konci 19. století výměry jen 65,7 km² (při bezmála 2 milionech obyvatel).

Roku 1867 byla stržena stará celní hradba, oddělující dosud starý Berlín od předměstí. Spolu s nevalnou hradbou zanikl definitivně i akcíz. Na místě hradby byla pak od roku 1873 budována okružní dráha (Ringbahn), spojující nákladovou i osobní dopravou jednotlivá nádraží, slepě ukončená v prostoru berlínské Weichbildgrenze. Důsledek postupného zprovoznění okružní dráhy se projevil velmi rychle v přesunu průmyslových podniků z vnitřního Berlína na okraj města a dílem přímo na předměstí. Tento proces pak s rozvojem dopravní sítě a zlevněním tarifů pokračoval hluboko do 20. století a vedl k přesunu naprosté většiny výrobních podniků na hranici a ještě spíše daleko za hranici Berlína z roku 1860.¹³

Sedmdesátá léta nastolila otázku rozšiřování velkoměst a spojování aglomerací jako aktuální urbanistický (a v tomto rámci také hygienický, populační, bytový a především dopravní) problém v celé střední Evropě. V Berlíně, rychle rostoucím, zahušťujícím se a modernizujícím se hlavním městem expandující vilémovské říše, která v letech 1864–1870 získala ve válkách náležitě sebevědomí a potřebovala se velkoryse (až nabubřele) prezentovat i na civilním poli, byla tato situace dvojnásob brizantní. Odpovědí ze strany odborníků byl mj. první k tomuto tématu zaměřený kongres „Generalversammlung der deutschen Architekten- und Ingenieurvereine“, který se konal roku 1874 právě v Berlíně. Shromáždění odborníci, kteří již v aktuální praxi nasbírali řadu nejednou velmi negativních zkušeností, dospěli k závěru, že nutným předpokladem nalezení nosných řešení je rychlý přechod od detailních, v podstatě prováděcích plánů k výhledově orientovaným celkovým plánům. Výsledek kongresu shrnul stavební inženýr z Karlsruhe Reinhard Baumeister ve sjezdem přijatých „Grundzüge für Stadterweiterungen nach technischen, wirtschaftlichen und polizeilichen Beziehungen“, publikovaných poté v *Deutsche Bauzeitung*. Klíčové první tři body Grundzüge zněly:

„1) Projektová příprava rozšiřování měst spočívá v podstatě v určení základních rysů dopravního systému: ulice, koňské dráhy, parní dráhy, pla-

¹⁰ RIBBE, *Zur stadträumlichen Entwicklung*, 1991, s. 91.

¹¹ HOFMANN, *Wachstum Berlins*, 1978, s. 165.

¹² RIBBE, *Zur stadträumlichen Entwicklung*, 1991, s. 92.

¹³ ERBE, *Berlin im Kaiserreich*, 1987, s. 729, 732–744,

vební kanály, které je třeba pojmout systematicky a proto i v náležitě délce.

2) Uliční síť má nejprve obsahovat jen hlavní linie, přičemž je třeba brát důtklivý zřetel na již stávající cesty, stejně jako na vedlejší spojnice, které jsou předurčeny lokálními poměry. Rozčleňování nižšího stupně je třeba učinit podle potřeb blízké budoucnosti nebo přenechat soukromé aktivitě.

3) Agregace různorodých městských částí má být prováděna na základě vhodné volby situace a ostatních charakteristických hledisek, popřípadě na základě sanitárních předpisů, týkajících se výroby.¹⁴

Z citovaného textu je zřejmé, že klíčový význam urbanisté přikládali zejména dopravě (mj. aspektu, který byl při „haussmannizaci“ Paříže trestuhodně zanedbán a ani později nebyl dostatečně rozpracován). Význam dopravy pro modernizaci vnitřního Berlína zdůrazňoval např. i August Orth (Zur baulichen Reorganisation der Stadt Berlin, 1875), zdůrazňující nutnost integrálního dopravního propojení předměstí s vnitřním Berlínem a zrušení posledních náznaků hranic uvnitř aglomerace. Nejvýznamnější dílo, které systematicky zpracovalo podněty sjezdu z roku 1874, napsal však autor sjezdových Grundzüge, Reinhard Baumeister. Jeho kniha „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ vyšla roku 1876 a měla ve střední Evropě značný ohlas.¹⁵

Byl tu však ještě jeden moment, na který dva roky po sjezdu architektů a pozemních inženýrů upozornila kniha Reinharda Baumeistera opět o problematice rozšiřování měst: „Není možno mít před očima pouze ‚blízkou budoucnost‘, nýbrž základní rysy plánu je třeba zpracovat dále do budoucnosti, aby byl účelný stejně tak v dlouhodobém výhledu jako v současnosti a aby se bylo možno vyhnout budoucím změnám. (...) Obsažený, zákonem potvrzený plán vytváří všeobecnou hráz mezi obecným zájmem a soukromou chutí stavět, resp. určuje míru jejího rozsahu.“¹⁶ Druhou velkou starostí, s níž si musely poradit městské rady stejně jako urbanisté, byla totiž pozemková spekulace, pracující se zhodnocováním pozemků právě při rozšiřování velkoměst, zejména v návaznosti na stavbu nových dopravních tras. V Berlíně se oba aspekty modernizace velkoměsta pozoruhodně propojovaly: rozvojově jen omezeně koordinovaná aglomerace rostla v návaznosti na rozšiřování dopravní sítě, nutné k udržení její funkčnosti. Zároveň se historický vnitřní Berlín – za obecného potlesku – rychle proměňoval v moderní city.¹⁷ To ovšem znamenalo rychlý vzrůst ceny parcel a tedy i funkční proměnu centrální oblasti se všemi sociálními důsledky. Krok před obecními zájmy přitom kráčeli soukromí spekulanti a s nimi i pruský stát, spekulující proti vlastnímu hlavnímu městu.

¹⁴ HARTOG, *Stadterweiterungen*, 1981, s. 28. Přehledně REINBORN, *Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert*, 1996, s. 30n.

¹⁵ BODENSCHATZ, *Platz frei für das neue Berlin*, Berlin 1987, s. 21n.

¹⁶ BAUMEISTER, *Stadterweiterungen in technischer, baupolitischer und wirtschaftlicher Beziehung*, 1876, s. 75n, citováno podle HARTOG, *Stadterweiterungen*, 1981, s. 28.

¹⁷ HARTOG, *Stadterweiterungen*, 1981, s. 60, uvádí např., že v letech 1860–1890 stoupla úhrnná cena pozemků na Kurfürstendamm ze 100 000 na 50 milionů marek. Založení Kurfürstendammu jako širokého bulváru, výkladního okna říše, třídy, která by měla konkurovat pařížským Champs-Élysées, prosadil Bismarck roku 1877, kdy také zakázal, aby na této nově koncipované luxusní třídě byly otevírány běžné obchody a podniky. Srov. RICHTER, *Berlin*, 1987, s. 93.

Doba rychlých proměn přinesla ovšem i změnu urbanistického zákonodárství.¹⁸ Pruská ústava z roku 1850 ještě zdůrazňovala takřka bezvýhradnou neporušitelnost soukromého vlastnictví: „Vlastnictví je neporušitelné. Lze ho odejmout nebo omezit jen z důvodů obecného prospěchu, a to v návaznosti na předchozí odškodnění, podle míry, určené s předstihem pro naléhavé případy zákonem.“ Bleskový rozvoj urbanizace v šedesátých letech však ukázal potřebu regulace v návaznosti na urbanistické plánování. Návrh obecného vyvlastňovacího zákona z let 1868/1869 už obsahoval pasus o vyvlastňování pozemků pro výstavbu silnic a o přepočtu zvýšení cen pozemků do odškodnění původním majitelům. Návrh komise pruské panské sněmovny pravil, že při zakládání nových berlínských ulic nemá být nikomu uděleno stavební povolení, dokud tento stavitel nepostoupí městu bezplatně část svého pozemku na výstavbu nového uličního tělesa a nezaplatí zbudování dláždění před fasádou proponovaného domu. Návrh počítal s tím, že stavitel získá takto poskytnuté prostředky zpět formou vysokého zhodnocení zbývajících pozemků.

Tato ustanovení byla pak zakomponována do „Fluchtliniengesetz“ (Preußisches Gesetz, betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875, mit Ausführungsanweisungen vom 28. Mai 1876), klíčového urbanistického zákona vilémovského Pruska, resp. celé vilémovské říše. „Fluchtliniengesetz“, který ke škodě věci nebyl následován nějakou podobně velkorysou normou pro habsburskou monarchii, vycházel ze zkušeností württenberského stavebního řádu z roku 1862 a zejména z bádenského „Ortsstraßengesetz“ z roku 1868, které se zabývaly toutéž problematikou. Jedním z klíčových paragrafů těchto norem je ustanovení, jímž se obcím přiznává právo stanovit obecním statutem, že při ulicích a částech ulic, které ještě nebyly stavebně-policejním rozhodnutím předány do veřejného užívání, nesmějí být stavěny obytné budovy. Tím obce získaly důležitý nástroj pro zamezení živelné, resp. spekulativní domovní výstavby a její směřování podle dispozic zastavovacích plánů.¹⁹

Co však (narozdíl od Napoleonova Décret relatif aux rues de Paris z roku 1852) „Fluchtliniengesetz“ neumožňoval, bylo vyvlastňování parcel v celých uličních zónách, dále proměnu zemědělských pozemků ve stavební parcely a zejména nucené scelování zbytkových parcel tak, aby je bylo možno zhodnotit stavbou (jak se o to na přelomu století s částečným úspěchem snažil frankfurtský purkmistr Franz Adickes). Zónování souviselo ještě s jednou podstatnou věcí – s určením šíře ulic a výše zástavby podle polohy a funkčního charakteru té které čtvrti, resp. jejího postavení v celku velkoměsta. Bylo-li v tomto směru něco zanedbáno, jako se stalo kupříkladu v případě stavebního řádu pro vnitřní Berlín z roku 1887, byla pak pětipatrová kompaktní zástavba prohlášena za obecnou normu, která později neblaze ohrožovala např. existenci vilových čtvrtí v jižním sektoru Berlína.

Nutnost koordinovat výstavbu, sanitární, dopravní i policejní opatření v pro-

¹⁸ Následující pasus byl zpracován podle HARTOG, *Stadterweiterungen*, 1981, s. 107–113.

¹⁹ BODENSCHATZ, *Platz frei für das neue Berlin*, 1987, s. 55, připomíná na základě dobového tisku, že v šedesátých letech a prvé polovině let sedmdesátých zvedla spekulace ceny parcel 10–50krát, po vydání vyvlastňovacího zákona roku 1874 a „Fluchtliniengesetz“ z roku 1875 pozemková spekulace na čas ustala, aby se od roku 1887 opět rozeběhla s nebyvalou silou.

storu berlínské – již milionové – aglomerace dovedla pruskou vládu roku 1875 a po ztroskotání návrhu znovu roku 1876 k tomu, že předložila parlamentu návrh zákona o vytvoření provincie Berlín, která by sestávala ze Starého Berlína (Alt-Berlin) a jej obkružujícího „Landkreis Berlin“ plus z okrsku Stadt Berlin a Stadt Charlottenburg.²⁰ Provincie měla především prostřednictvím společných provinčních orgánů koordinovat správu a stavební rozvoj celé oblasti a mj. odstranit na kontinuálně zastavěném území tisíce zbytečných stavebněprávních řízení o stavbách na hranicích starých okrsků. Do proponované provincie měly být však inkorporovány všechny obce, které ani nesouvisely s kontinuální zástavbou centra aglomerace, ale které s ní byly spojeny dopravními (Ringbahn od konce sedmdesátých let a nadto řada „koněk“) a hospodářskými vazbami.

Za plánem, který ztroskotal i v roce 1876 a našel své pokračování až ve Zweckbundu z roku 1911/1912, stála jednak vláda, která chtěla po politicko-policejní stránce podřídit celou provincii berlínskému policejnímu prezidentovi a dosáhnout tak především soustavné kontroly mas lumpenproletářských „pendlujících živlů“. Motiv berlínského purkmistra Arthura Hobrechta, který byl vlastním iniciátorem plánu na zřízení provincie, byl ovšem jiný. Právě v sedmdesátých letech se ukázalo, že město, které roku 1873 vykoupilo vodárny a připravilo velkorysý kanalizační projekt, převádějící od roku 1873 odvod splašek pod zem a vedoucí je na zasakovací pole za hranicemi Berlína, potřebuje v oblasti stavebního i sanitárního plánování kooperovat s celou oblastí. Berlín měl např. už v této době ohromné obtíže s odvozem odpadků, které okolní obce odmítaly přijmout na svá území. Tyto projekty a problémy by byly snáze řešitelné v rámci provincie.

Svoji roli hrála též skutečnost, že řada nemovitostí na nezávislých předměstích patřila stavebním spekulantům z Berlína (ale i samotné obci Berlín) a nebyla přitom prakticky dirigovatelná.²¹ Předměstské obce se na berlínských infrastrukturálních investicích podílely jen podproporčně nebo vůbec ne, masy pendlerů, ale i část berlínských středních vrstev měly bydliště mimo areál města, a byť v Berlíně pracovaly a do velké míry i žily a tedy užívaly berlínské infrastrukturní investice, daně přece platily a vydělané peníze utrácely z nemalé části na nezávislých předměstích.

Berlín jako město i jako aglomerace, v jejímž rámci se do 1. světové války vyvinulo několik dalších velkoměst s více než 100 000 obyvateli (Charlottenburg, Lichtenberg, Rixdorf/Neukölln, Schöneberg, Wilmersdorf), rostl v desetiletích na konci 19. století nejvyšším tempem v Evropě. Tabulka, podchycující vývoj Berlína a jeho aglomerace a vybraných předměstí od založení říše ke vzniku Velkého Berlína

²⁰ Hofmann, Wachstum Berlins, 1978, s. 166-173

²¹ Teprve po napsání těchto partií mé knihy se mi dostala do rukou pozoruhodná práce BERNHARDT, Bauplatz Groß-Berlin. Wohnungsmärkte, Terraingewerbe und Kommunalpolitik im Städtewachstum der Hochindustrialisierung (1871-1918), 1997, kde autor na základě rozsáhlých pramenných rešerší dochází k názoru: „Pozemní stavitelství jednak jako nosný subjekt rozšiřování města, jednak jako soukromý velkokapitál, přitom nezpůsoboval – např. prostřednictvím ‚monopolu na stavební parcely‘ – umělý nedostatek stavebních ploch. Naopak: Stavební společnosti, kontrolované velkými bankami, uváděly po více než jedno desetiletí na trh ohromné stavební plochy, do jejichž proměny z původně zemědělské půdy ve stavebně připravené parcely s předstihem – perspektivou zisků – investovaly ohromné sumy peněz. Tímto způsobem financovaly v rámci historicky časně varianty ‚private-public sponsorship‘ spolu s obcemi podstatnou část výstavby městské infrastruktury.“ (s. 322n.)

(1871-1919), ukazuje ohromnou dynamiku tohoto centra, které za půl století vzrostlo na čtyřnásobek.

Obyvatelstvo Berlína a předměstí v letech 1871, 1895 a 1919

	1871	1895	1919	index od 1871
Berlín	826 000	1 677 000	1 928 000*	234
Charlottenburg	19 587	132 377	322 792	1667
Rixdorf	8125	59 945	262 128	3226
Schöneberg	4555	62 695	175 093	3846
Předměstí celkem	89 000	541 000	1 746 000	1962
Velký Berlín	915 000	2 218 000	3 674 000	402

Pramen: THIENEL, Verstädterung, s. 65, ERBE, Berlin im Kaiserreich, s. 694.

* Roku 1912 dosáhl vnitřní Berlín počtu 2 083 000 obyvatel, během války však počet jeho obyvatelstva poklesl o 152 000 osob.

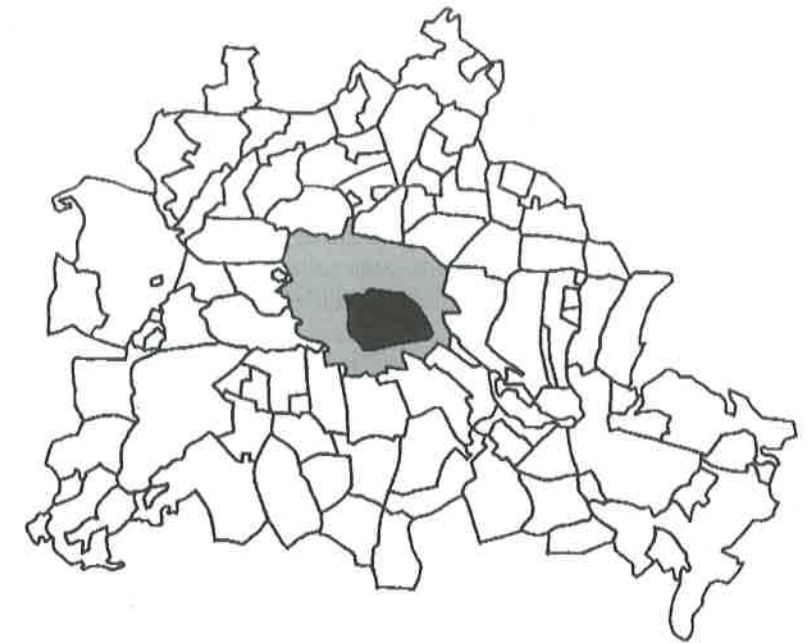
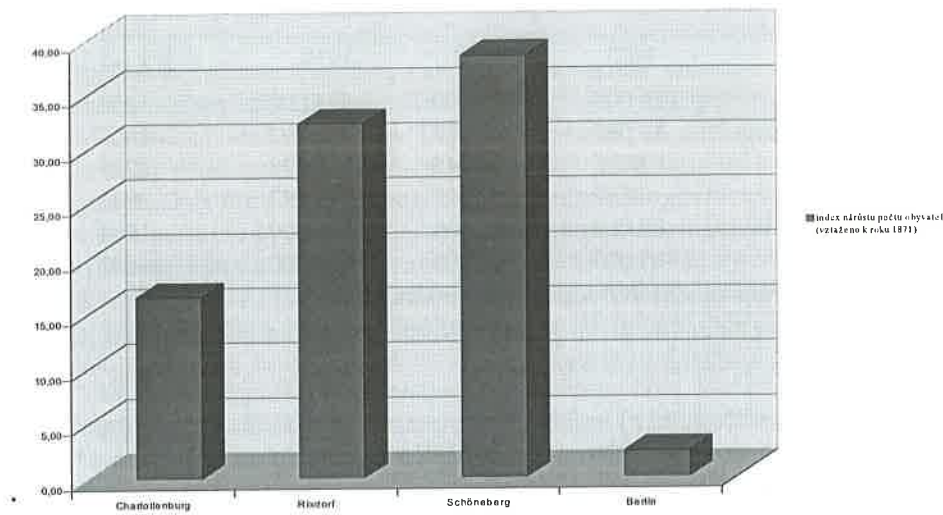
Tabulka dosvědčuje, že dynamika růstu předměstí byla mnohonásobně vyšší než vnitřního města, které kolem roku 1910 dosáhlo vrcholu zalidnění a v rámci pokračující proměny v city se začalo postupně „vyliďňovat“. Z předměstských lokalit dosáhly největšího nárůstu menší obce, v roce 1871 vesnice o desítkách až stovkách obyvatel: Grünewald s indexem 20 000 a Weißensee s indexem 10 000. V roce 1871 dvacetitisícová Spandau oproti tomu do roku 1919 vyrostla jen na 95 512 obyvatel (index 467). Jestliže roku 1870 činila váha Berlína v aglomeraci 90,3 %, roku 1900 to bylo 73 % a roku 1919 již jen 52,5 %.

Tyto mohutné restrukturalizační procesy uvnitř aglomerace nebyly ovlivňovány a usměrňovány ani tak komunálními orgány Berlína nebo samostatných předměstí, ani státní politickou správou, ale především, a to do velké míry živelně, investicemi do rozvoje dopravy. Jak uvádí W. Ribbe pro spoje železniční povahy: „Osídlování následovalo dopravu. Zasídlování se opíralo o stávající dopravní možnosti a zabíralo pro zástavbu pozemky v blízkosti nádraží. Proto mělo též klíčový význam zavedení zlevněných předměstských tarifů r. 1891, které pro široké vrstvy obyvatelstva učinilo finančně zvládnutelným pendlování mezi předměstským bydlištěm a – zpravidla vnitroberlínským – pracovištěm.“²² V metropoli, kde se již od sedmdesátých a osmdesátých let prohlubovalo prostorové odloučení pracovišť a bydlišť a která byla již tak velká, že pění zvládání vzdáleností od pracovišť k obytným čtvrtím (ať již středostavovským nebo dělnickým) bylo takřka vyloučené, hrála pak zejména kolem roku 1900 klíčovou roli pouliční doprava.²³

²² RIBBE, Zur stadträumlichen Entwicklung, 1991, s. 94.

²³ Srov. SCHWIPPE, Öffentlicher Personen-Nahverkehr, in: MATZERATH (ed.), Stadt und Verkehr im Industriezeitalter, 1996, s. 161-202, kde autor na s. 175 říká: „prostorové oddělení obytných a pracovních oblastí je považováno za klíčové poznávací znamení prostorové organizace moderního velkoměsta.“ A Horst Matzerath v úvodní studii „Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung“, s. VII-XX., tamtéž, s. XIII, píše: „Význam městské dopravy byl pro ustavující se velkoměsta několikerý: umožňoval růst směrem k periferii podél dopravních spojnic a přenášel tím růst navenek, spojoval předměstí a příměstskou oblast s centrem města, jehož centrální funkci tak podstatně zesiloval. Přispíval tím jak k rozšíření města, tak k prohloubení diferenciace městského prostoru.“

Vývoj počtu obyvatel Berlína v letech 1871–1919



Berlín v hranicích „Zwecksverbandu“ z roku 1912

- historické jádro města
- vnitřní předměstí připojená v roce 1860
- města a obce připojené v roce 1912

Po dokončení okružní železniční dráhy roku 1877 a po jejím propojení s městskou drahou roku 1882, které teprve umožnilo naprostou proměnu funkční struktury berlínského území, začaly se výrobní podniky z centra rychle přesunovat do poloh na okraji Berlína, k jehož koloritu začaly od konce sedmdesátých let a zejména od let devadesátých patřit každodenní tramvajové cesty mas obyvatelstva přes město. „Elektrifikace, optimalizace kolejové sítě a reforma jízdních řádů, jakož i tarifní reforma vedly k tomu, že počet cestujících podstatně stoupl, zároveň ale bylo poprvé dosaženo hranic kapacity tramvajové sítě.“²⁴ Roku 1908 začalo v berlínské tramvajové dopravě docházet k prvním zácpám. A to už od roku 1902 jezdila v Berlíně i první linie podzemky (do roku 1914 šest tras v úhrnné délce 38 km)! Množství přepravených osob se v berlínské aglomeraci mezi léty 1870 a 1910 zvýšilo z 12 na 1123 miliony cestujících.²⁵ Řešení dopravních problémů bylo o to obtížnější, že tramvaje i omnibusy provozovaly, a to nekoordinovaně, soukromé společnosti a do situace svérázně – tj. bez ohledu na zájmy města – zasahovalo také pruské ministerstvo vnitra.

Problém spočíval do velké míry v neprovedené nebo jen nedostatečně provedené komunalizaci dopravních služeb, resp. obecněji ve slabosti městské správy. Městská správa ponechávala na soukromé iniciativě dokonce i rozvoj podzemní dráhy, která – přinejmenším potenciálně – slibovala vyřešení zablokované dopravní situace. Michael Erbe k výstavbě berlínské podzemky říká: „Veřejný sektor se do plánování takřka nevměšoval, radnice v podstatě povolovala, co se soukromí investoři této ‚Hochbahngesellschaft‘ rozhodli postavit. Deutsche Bank, hlavní investor akce, byla však v těsném obchodním spojení s pozemkovými společnostmi, které nakupovaly parcely v berlínské oblasti a spekulovaly se vzrůstem jejich hodnoty. Nejlepší zisky ovšem slibovaly pozemky, které měly vhodné dopravní spojení do středu aglomerace. (...) Podstatný díl nových linek sloužil proto spojení do ‚lepších‘ předměstských nebo nově plánovaných činžovních a vilových čtvrtí s centrem Berlína.“²⁶ Jízdenky v podzemce byly nadto výrazně dražší než na parní městské dráze, v tramvajích a omnibusech, a tak tento dopravní prostředek zůstal až do roku 1918 rezervován hlavně středním a vyšším třídám.

Od roku 1900 bylo vcelku jasné, že komplex problémů, tvořený vzestupem počtu obyvatel, bytovou situací, dopravou a zahušťováním zástavby v celku aglomerace, se vyvinul takovým způsobem, že řešení lze nalézt již pouze v integraci městského a regionálního řízení a plánování. Do jisté míry a polovičatě se o to již od sedmdesátých let snažila pruská vláda. Roku 1881 vyňala Berlín z postupimského kraje provincie Brandenburg a do jisté míry i z této provincie samotné a učinila z něj samostatný městský kraj, podřízený jen dohledu brandenburského „Oberpräsidenta“. Pro koordinaci společných zájmů státu a města byl zřízen městský výbor, v němž zasedali zástupci státu i magistrátu. Hlavní slovo ovšem nadá-

²⁴ SCHWIPPE, *Öffentlicher Personen-Nahverkehr*, 1996, s. 175–184.

²⁵ HOFMANN, *Der Verkehr beim Wettbewerb Groß-Berlin*, in: MATZERATH (ed.), *Stadt und Verkehr*, 1996, s. 214.

²⁶ ERBE, *Berlin im Kaiserreich*, 1987, s. 739. K otázce sociální a funkční diferenciace Berlína srov. SCHWIPPE, *Prozesse sozialer Segregation und funktionaler Spezialisierung in Berlin und Hamburg*, in: HEINEBERG (ed.), *Innerstädtische Differenzierungen und Prozesse*, 1987, s. 195–224, kde je mj. na s. 205 mimořádně instruktivní mapka rozložení cen zastavěných parcel v Berlíně let 1900–1906.

le patřilo policejnímu prezidentovi, podřízenému přímo ministerstvu vnitra a působícímu de facto jako vládní prezident („prefekt“) správního okresu Berlín. Roku 1900 byla jeho meritorně značně rozsáhlá působnost rozšířena i na města Charlottenburg, Schöneberg a Rixdorf.²⁷ Do správy města ovšem zasahovaly i mnohé další státní instituce, takže městské radě – „magistrátu“ zůstávala v podstatě jen plynárenská a elektrárenská agenda, vodárenství a kanalizace, městská nemocnice, ústřední hřbitov a síť tržnic.²⁸ Zvládnout s úspěchem tyto agendy bylo jistě náročné a významné, to nejpodstatnější – rozvoj a řízení struktury města – však v rukou magistrátu neleželo.

Za této situace se ke slovu opět přihlásili architekti. Na mannheimském zasedání svazu „Der Verband Deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine“ v září 1906 se v rámci diskuse mezi „technicky“ a „umělecky“ orientovanými projektanty přihlásil o slovo starý Reinhard Baumeister s novým, esteticko-účelovou a sociální či obytnou stránku urbanistiky velkoměst akcentujícím pojetím, které však přece vycházelo z jeho myšlenek z let 1874–1876. Svaz jeho koncept přijal a „Grundsätze des Städtebaus 1906“ byly otištěny v *Deutsche Bauzeitung* jako jeho aktuální platforma. Roku 1907 pak – s oporou v závěrech z roku 1906 – oba berlínské svazy architektů (Vereinigung Berliner Architekten a Architektenverein zu Berlin) společně vydaly sborník „Anregungen zur Erlangung eines Grundplanes für die städtebäuliche Entwicklung von Groß-Berlin“, v němž navrhovaly zřízení „velkorysé sítě hlavních dopravních tepen, rychlodrah a vodních cest“, dále žádaly zachování lesních komplexů vklíněných do aglomerace a ležících v její blízkosti (pruský stát je s ohledem na dobrý zisk začal parcelovat na výstavbu), vyslovily se pro zřízení parkových ulic a promenád v kompaktně zastavěných čtvrtích, pro zřízení sportovišť a hřišť, jakož i pro vytýčení parcel pro veřejné stavby.²⁹

Na základě tohoto podnětu vypsala roku 1908 berlínská městská rada spolu s předměstskými obcemi urbanistickou soutěž na plán Velkého Berlína.³⁰ Soutěž došla velkého ohlasu (27 návrhů), přičemž všechny oceněné návrhy vycházely přede-

²⁷ GRZYWATZ, *Metropolitene Infrastruktur und staatliche Intervention im Kaiserreich*, in: KAUFHOLD (ed.), *Investitionen der Städte im 19. und 20. Jahrhundert*, 1997, s. 181–248. Na příkladu předměstí Charlottenburg, Friedenau, Schöneberg a Wilmersdorf tu Grzywatz ukázal, jak na sebe narážela nekoordinovaná investiční politika předměstí a metropole i jak probíhaly konflikty mezi komunami a soukromými provozovateli infrastruktury. Stát musel vystupovat v roli koordinátora. Předměstí, především největší Charlottenburg, se infrastrukturním investicím (vodovod, kanalizace, plyn, veřejné osvětlení) z finančních důvodů tvrdě bránila a musela k nim být donucena státní silou, nejednou patrně přesahující platný legislativní rámec. Největší problémy byly s budováním finančně nerentabilní kanalizace, zvládnutelné teprve po vytvoření účelového oblastního svazu obcí. Do popředí vystupuje komunální partikularismus a – zejména v předměstském rámci patrný – protiklad investičních zájmů a možností obcí a jejich „oprávněných občanů“.

²⁸ THIENEL, *Verstädterung, städtische Infrastruktur und Stadtplanung*, 1977, s. 71–81.

²⁹ REINBORN, *Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert*, 1996, s. 65–67, kde je výtah Baumeistrova významného textu z roku 1906; dále ERBE, *Berlin im Kaiserreich*, 1987, s. 742; RIBBE, *Zur stadträumlichen Entwicklung*, 1991, s. 95.

³⁰ Přehledně o soutěži: HOFMANN, *Der Verkehr*, in: MATZERATH (ed.), *Stadt und Verkehr*, 1996, s. 207–210.

vším z perspektivního řešení dopravní situace města. Aktuálně pak pruský stát umožnil alespoň započít s koordinací součástí aglomerace tím, že vydal tzv. „Zwecksverbandsgesetz“ z 19. 7. 1911, který dovoloval „městům, venkovským obcím, (...) úřadům a okresům“ vytvářet k plnění komunálních úkolů všeho druhu účelové svazy s charakterem veřejnoprávní osoby. „Zwecksverband“ sice zůstal v řadě ohledů podřízen regionální státní správě, mohl však vytvářet vlastní finanční fondy a řídil se volenou samosprávou.

„Zwecksverband für Groß-Berlin“ vznikl 1. 4. 1912 a spojoval městské okresy Berlin, Charlottenburg (tou dobou již jedno z největších, nejbohatších a nejvýznamnějších měst v říši), Wilmersdorf, Rixdorf/Neukölln, Lichtenberg a Spandau spolu s venkovskými okresy Teltow a Niederbarnim do svazu o úhrnné ploše 3500 km² a se 4,2 milionu obyvatel (z toho polovina žila v Berlíně). Celek to byl značně heterogenní: na území „Zwecksverbandu“ působilo 17 vodárenských společností, 43 plynáren a elektráren, 60 nezávislých kanalizačních podniků. „Zwecksverband“ byl zřízen ve víře, že zamezí likvidaci lesů a volných ploch v aglomeraci, že nalezne řešení dopravní situace a že vstoupí jako koordinující síla do stavebnictví. Víceméně plně se však podařilo naplnit jen první z očekávání a položit základy ke koordinovanému dopravnímu plánování. Na zájmovou džungli stavebnictví byl však i „Zwecksverband“ krátký.³¹

Minimalizace rozsahu úkolů „Zwecksbundu“, která ho dovolila velmi rychle utvořit, ukázala se ovšem záhy – v tvrdých letech války – jako nevýhoda. Řešit při nadále rozkouskovaných, překrývajících se či protichůdných správních pravomocích problémy zásobování města a jeho obyvatel potravinami, topivem, potýkat se s válečnou bytovou nouzí atd. bylo neobyčejně těžké. Již roku 1917 založil schöneberský starosta Alexander Dominicus „Bürgeausschuß Groß-Berlin“ s cílem omezit budoucí Velký Berlín na reálně osídlený velkoměstský areál a vytvořit na něm jednotnou obec, ovšemže při značné decentralizaci dílčích pravomocí na stávající města a obce.

Cesta k vydání „Gesetz über die Bildung einer neuen Stadtgemeinde Berlin“ z 27. 4. 1920 nebyla ani po těchto zkušenostech lehká. Berlín se stal po konci války dějištěm revoluce a občanské války a patří k velkým výkonům tehdejšího berlínskému Oberbürgermeistera Adolfa Wermutha, že jí město provedl s velkou politikou citlivostí. Wermuth byl také – spolu s pruským státním podtajemníkem Freundem – autorem návrhu zákona o vzniku Velkého Berlína. O zákon se ovšem v pruském poválečném „Landesversammlung“ rozhořel ostrý boj mezi sociálními demokraty, žádajícími zřízení prusky centralistické „jednotné obce“, a občanskými stranami, které trvaly na „souhrnné obci“ s výrazně federalistickými rysy, včetně decentralizovaného daňového práva. Druhý, poněkud méně významný spor vznikl mezi komunálními praktiky, žádajícími vytýčení hranic Velkého Berlína co nejtěsněji podél zastavěného území, a mezi urbanisty, kteří požadovali až fantastně rozsáhlé prostory pro příští rozvoj města. Skutečnost, že Berlín dodnes zůstal prakticky v hranicích z roku 1920, dala za pravdu spíše první skupině.

Ve chvíli, kdy politické spory mezi levicí (SPD, USPD, resp. později již i KPD) a centristy spolu s částí demokratů hrozily sjednocení zablokovat, vstoupil do hry opět schöneberský Alexander Dominicus, původně federalista, ale člověk funda-

³¹ ERBE, *Berlin im Kaiserreich*, 1987, s. 749–752; RIBBE, *Zur stadträumlichen Entwicklung*, 1991, s. 96.

mentálně přesvědčený o nutnosti založení Velkého Berlína, a vypracoval kompromisní návrh, který nakonec „Landesversammlung“ nevelkou většinou přijala. Velký Berlín vznikl jako celek sestávající z osmi měst, 59 obcí a 27 venkovských a lesních okrsků. Byl to celek s velmi slabou pozicí Oberbürgermeistera (prvý mezi rovnými v třicetileté radě, která spojovala exekutivní i rozhodovací pravomoci) a s neobyčejnou mírou decentralizace městské správy, rozdělené do 20 okrsků. (Nejvýrazněji se tato situace projevovala v komunální správě školství, kde Velký Berlín vystupoval jako školský svaz, ale konkrétní správa a financování zůstaly jednotlivým okrskům.) Tento systém dovolil středostavovským čtvrtím a luxurním vilovým koloniím (ty již na počátku století profitovaly ze skutečnosti, že většina jejich obyvatel působila v city a užívala pro své podnikání tamní komunální infrastruktury obecné povahy, ale daně odváděla v obytné čtvrti s velmi levným provozem), aby si i v sociálnědemokratickém Velkém Berlíně udržely svoji úroveň a do velké míry i sociální specifičnost.³²

Pokusme se opět shrnout několik klíčových bodů, jimiž se vyznačovala cesta ke vzniku Velkého Berlína:

1) Do velkoměstského vývoje Berlína po polovině 19. století nejprve zásadním způsobem zasáhl princ regent a posléze král Vilém I., který usiloval o vytvoření reprezentativního hlavního města království. Osudy Berlína byly v této i v pozdější době daleko spíše určovány rozhodnutími vlády než vůlí vlastního magistrátu. Tak tomu bylo i při rozšíření roku 1860 a při vypracování a aplikaci Hobrechtova plánu, ukončeného 1862.

2) Vytvoření na Berlíně nezávislé aglomerace nezávislých měst, obcí a panství, resp. venkovských okresů vyhovovalo pruské politicko-policejní správě, lhostejné k většině aspektů hospodářského i populačního vývoje velkoměsta.

3) Strukturální proměny i extensivní rozvoj aglomerace (relativní vyliďňování city a postupný odchod průmyslu za hranice Berlína na předměstí) byly klíčově podmíněny rozvojem a nekoordinovaným utvářením systému dopravy, na který byla druhotně vázána stavební činnost.

4) Daňová problematika (akcí ani činžovní daně) nehrála při cestě k vytvoření Velkého Berlína významnější roli (akcí státem zrušen roku 1867). Podstatnější byla neochota samostatných předměstí přistoupit k infrastrukturním investicím. Byl to stát, který je k nim (do)nutil.

5) Cestu k Velkému Berlínu přes „Zwecksbund“ (1911/12) vytýčila nutnost zvládnutí nekontrolované rostoucí dopravní i stavební chaosu v prudce rostoucí aglomeraci, zejména po roce 1900.

6) Ani Velký Berlín z roku 1920, vytvořený v nemalé míře pod vlivem sociálnědemokratické vlády, se nestal „klasicky“ centralizovaným velkoměstem (typu porýnského Kolína), nýbrž zůstal silně decentralizovanou „Gesamtgemeinde“.

³² KÖHLER, *Berlin in der Weimarer Republik*, in: RIBBE (ed.), *Geschichte Berlins*, 1987, s. 814–824; RIBBE, *Zur stadträumlichen Entwicklung*, 1991 s. 98; LEHNERT, *Kommunale Parteiensystem und Interessenkonflikte in Berlin und Wien 1919–1932*, 1991, s. 17–36.