

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Formy dislokace v městském prostoru

Jan Kašpar

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra sociologie

Studijní program Sociologie

Studijní obor Sociologie

Bakalářská práce

Formy dislokace v městském prostoru

Jan Kašpar

Vedoucí práce:

PhDr. Tomáš Kobes, Ph.D.

Katedra sociologie

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015

.....

Poděkování

Děkuji svému vedoucímu bakalářské práce PhDr. Tomáši Kobesovi, PhD. nejen za odborné vedení, cenné rady a připomínky, ale především za vstřícný a trpělivý přístup.

Obsah

1 ÚVOD	1
2 TEORETICKÁ ČÁST	4
2.1 Město a sociologie.....	4
2.1.1 Koncept města v Chicagské škole	6
2.1.2 Teorie ekologického členění města	9
3 METODOLOGICKÁ ČÁST	14
4 DESKRIPTIVNĚ-ANALYTICKÁ ČÁST.....	16
4.1 Plzeň v druhé polovině 19. století	16
4.2 Elektrická dráha v Plzni.....	19
4.2.1 Infrastruktura elektrických drah a začátky provozu	19
4.2.2 Zavedení dvousměrného provozu ve třicátých letech	24
4.2.3 Vývoj od poloviny 20. století do současnosti.....	27
4.3 Urbanistická struktura a kompozice Plzně.....	31
5 ZÁVĚR	34
6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	36
7 RESUMÉ	39

1 ÚVOD

Cílem této bakalářské práce je popsat vznik a vývoj elektrické dráhy na území města Plzně, která zde byla zavedena na konci 19. století. Kdyby návštěvník města nastoupil do dnešní tramvaje, zjistil by, že ta prostřednictvím své trati spojuje rozdílná místa, respektive zcela odlišné prostory, a to jak po geografické, účelové i sociální stránce. Příkladem může být spojení prostřednictvím tramvaje č. 4 mezi částmi města Bory a Košutkou. Na jedné straně se nachází průmyslová a podnikatelská oblast, ve které je zároveň lokalizovaná trestnice nebo naopak univerzita. Na straně druhé je oblast čistě obytná, vyznačující se výraznou bytovou zástavbou. Je to typ spojení, jenž se podílí na utváření sociálních vztahů ve městě. Záměrem práce je za využití možností příslušného mapového softwaru rekonstruovat a vizualizovat vznik specifického infrastrukturního spojení, podobně jako když biologové za využití mikroskopu odhalují dělení buněk. Mojí snahou je odkrýt, co stálo za nutností zavedení tramvajové dopravy ve městě, nebo proč tvůrce schématu plzeňských dopravních linek František Křížík navrhnul tratě právě tam, kam je navrhnul a jak tento proces souvisí s následnou demografickou a urbánní proměnou města Plzeň.

Zavedením tramvajové dopravy se v Plzni objevila nová forma spojení. Ta však nevznikla v jakémsi vzduchoprázdnu, nýbrž v kontextu jejího vybudování bylo k zapotřebí zohlednění celé řady dalších aspektů a dílčích činností jako elektrifikace města, plánování a následná rozhodnutí, kudy tramvajové linky povedou a která vzdálená místa budou spojovat a tak dále. Stejně jako došlo zavedením tramvajových linek ke spojení vzdálených a mnohdy velmi odlišných míst na území města, podobně během jejich budování došlo ke spojování velmi odlišných institucí, které jsou situovány na mnohdy vzdálených místech. Popis takových velmi rozsáhlých a komplikovaných forem spojení by si zasloužil zvláštní pozornost, která je nad možností této práce a proto se budu soustředit výhradně na formování elektrické dráhy, dnešních tramvajů.

Práce se svým záběrem pohybuje na pomezí mezi historií a urbánní sociologií. Základním zdrojem informací jsou dobové dokumenty plzeňských dopravních podniků, plány tratí a rovněž historické publikace vztahující se k městu Plzni a dopravním podnikům, jejichž rešerši jsem provedl s předpokladem možné rekonstrukce toho, jakým způsobem se utvářely plzeňské dopravní sítě, v našem případě sítě tramvajové, a jak tyto sítě ovlivnily ráz vývoje města. Centrálním předmětem mého bádání je rekonstrukce a popis vzniku tramvajové sítě, potažmo se pokusit vizualizovat způsoby utváření městského prostoru s důrazem na zavedení tramvajové dopravy.

V tomto ohledu se vracím k teoretickým a metodologickým výzvám formulovaným na začátku 20. století, především Chicagskou sociologickou školou. V teoretické části práce nejprve nastíním, jakým způsobem je v sociálních vědách, ať už v antropologii či sociologii, obecně nahlíženo na město, načež se budu věnovat právě konceptu města v Chicagské škole především v návaznosti na myšlenky Roberta Ezry Parka. V další podkapitole teoretické části představuji dvě teorie ekologického členění města, které jsou pro tuto práci stěžejní. Jedná se o teorii soustředných zón chicagského badatele Ernesta Burgessa a sektorovou teorii Homera Hoyta, jenž z Burgessova teorie vychází a do určité míry ji modifikuje.

Následuje metodologický výklad toho, jakým způsobem ve svém bádání postupuji. Kromě čerpání ze zmíněných dobových dokumentů provádím také vizualizaci celého procesu vývoje města v souvislosti s rozvojem hromadné dopravy. Z tohoto důvodu pracuji s mapovým open source softwarem QGIS, jenž mi za pomoci historických plánů pomůže zviditelnit růst města v jednotlivých zkoumaných obdobích.

Po teoretické a metodologické části následuje uvedení do historického kontextu a přiblížení dobového obrazu města Plzně v druhé polovině 19. století. Tato část práce je pojata jako deskriptivně-analytická. Věnuji se v ní svého druhu historické exkurzi do Plzně v době industriálního rozmachu, jenž je v těsném závěsu stíhán prudkým rozvojem

demografickým. Popisuji, jakým způsobem se město rozrůstalo a jak rostla jeho populace. Důležitým bodem bude okamžik, kdy urbánní prostor ve svém tehdejší stavu přestal vyhovovat požadavkům rostoucího města a kdy tak v Plzni vznikla potřeba zavedení elektrické hromadné dopravy. Následně se tedy věnuji popisu vzniku a vývoje tramvajových linek, jež od konce 19. století slouží plzeňskému obyvatelstvu. V návaznosti na teorie ekologického členění města ukazují, jakým způsobem a jakými směry město postupně rostlo až do současné podoby jak po geografické, tak po demografické stránce. Důležitou součástí mého bádání bude právě zohlednění zavedení a rozvoje tramvajové dopravy na území města. Pomocí mapového softwaru QGIS budu zviditelňovat stav města v jednotlivých obdobích z hlediska zástavby, a za využití demografických dat ukazovat, kudy a proč město Plzeň rostlo do podoby, v jaké je známe v těchto dnech.

V závěru práce shrnuji premisy, se kterými ve svém bádání pracuji a také samotné výsledky práce, abych se následně krátce zabýval dalšími možnostmi zkoumání tohoto sociologicky zajímavého a širokého badatelského pole. Důležitou otázkou totiž je, jak procesy, které budu v práci rozebírat, vlastně probíhají a kdo nebo co v nich hraje klíčové role.

2 TEORETICKÁ ČÁST

2.1 Město a sociologie

Definovat, co to město vlastně je, není v žádné z geografických, ekonomických nebo sociálních věd lehkým úkolem. Svou definici nabízí například antropolog Harold Carter, podle kterého se město od ostatních osídlených oblastí vyznačuje určitými funkcemi, jejímž příjemcem je obyvatelstvo daného města. Carter rozlišuje celkem tři kategorie těchto funkcí – jedná se o funkce střediskové kategorie, do které spadají především služby, dále kategorie funkcí, do které spadá obytná, obslužná a pracovní funkce. Konečně třetí kategorií jsou funkce speciální, které zahrnují například průmyslovou výrobu (Carter 1995, s. 25–27). Pakliže se zajímáme o sociologickou definici prostoru, který lze nazvat město, významný český sociolog města Jiří Musil rozlišuje celkem tři perspektivy, jak na město nahlížet, jak jej definovat a zkoumat.

První perspektivou je svého druhu holistický přístup, který pro sociologicky relevantní zkoumání města předpokládá znalost společnosti jako celku. V tomto přístupu je důležitá premisa, že město plní funkce vyplývající ze struktury celé společnosti. Města jsou tak integrální součástí procesů jako dělba práce, rozvoj obchodu, vývoje úrovně zemědělství a další. Jedná se tak o vskutku makrosociální a výrazně obecný přístup ke studiu města. Město je v podstatě jakýmsi ‚geografickým rámcem‘, velikou sociologickou laboratoří, poněvadž v rámci vysoce urbanizovaných společností se v něm koncentrují obecné společenské jevy, které v tomto prostoru lze dobře pozorovat a zkoumat.

Druhý přístup se podle Musila zabývá především jistými specifickými způsoby organizace společnosti, která žije ve městě. Ty nabízejí badateli jakýsi sociologický kontext. Existuje zde totiž předpoklad, že sociální skupiny mají ve městě jinou organizaci, jiné zvyky a vzorce chování nežli například na venkově. Nejruznější proměny jsou podle tohoto přístupu způsobeny například velkou koncentrací obyvatelstva v určitém omezeném prostoru, výraznou dělbou práce nebo zásahem technologií do

života jedince. Výsledkem vzájemného působení všech těchto různých faktorů je tak právě nový společenský kontext (Musil 1967, s. 10–11).

Konečně třetí přístup pojímá městskou populaci jako jakýsi typ společnosti, který je ve všech ohledech odlišný od typu společnosti venkovské a je vůči ní v ostrém protikladu. Tento přístup vychází především z myšlenek Ferninanda Tönniese, který jako první uvedl do sociologie dichotomii pospolitost a společnost (srov. Tönnies 2001). V tomto přístupu není podle Musila město chápáno jako „kontext pozměňující strukturu i funkci základních společenských prvků, nýbrž jako samostatný společenský útvar se zvláštní sociální i hospodářskou organizací“ (Musil 1967, s. 11).

Pakliže jsem nastínil, jakým způsobem sociologie nahlíží a definuje město, je důležité zastavit se ještě u dalšího pojmu, jenž je potřeba vyjasnit. Tím pojmem je urbanizace. Geograf rakouského původu John Friedmann, který působí na Univerzitě Britské Kolumbie ve Vancouveru, rozlišuje tři dimenze urbanizace. Tou první je dimenze demografická, která odkazuje ke zvyšující se populaci vzhledem k původnímu vztahu v oblasti, kde se tato populace koncentruje ve větší hustotě nežli v okolních oblastech, ve kterých se tak neděje. Druhou dimenzí, na které Friedmann chápe urbanizaci, je dimenze ekonomická. Tím rozumí především sadu ekonomických aktivit, které jsou typické pro oblasti nazývané město. Jsou to aktivity, které primárně nejsou ‚venkovského‘ rázu jako zemědělství, lesnictví, hornictví nebo například rybaření. Friedmann upozorňuje na to, že mnohé z těchto aktivit jsou přímo spjaty s urbánními formami generování kapitálu a urbánními organizacemi. Třetí a poslední dimenzí urbanizace ve Friedmannově podání je její dimenze sociokulturní. Ve zkratce odkazuje k participaci na městském způsobu života a urbanismus je tak pro jedince do určité míry životním stylem – jedinec ve městě vyrůstá, využívá jej, přispívá do jeho fungování svojí prací a tak dále. Jedním dechem však Friedmann upozorňuje, že sociokulturní urbanizace není s nástupem moderních technologií výhradně záležitostí města, ale díky decentralizovaným virtuálním sítím – rozumějme internet – jsou aktivity

typické pro město jako například určité způsoby komunikace identifikovatelné prakticky ve všech částech světa. Tato poznámka ostatně patří i k ekonomické rovině urbanizace (Friedmann 2002, s. 3–5).

Friedmannovo sociokulturní definice urbanizace je v určitém průniku s tím, jak urbanizaci definuje sociolog Musil. Ten předkládá názor, že urbanizace není jen proces zvětšování počtu lidí žijících ve městech, ale nýbrž společenský proces, který zasahuje do organizace společnosti, má důsledky ve vztazích mezi lidmi a způsobuje změny života. Sociologie města se podle Musila v návaznosti na tyto fenomény snaží poznat městské prostory, snaží se analyzovat proces urbanizace „se všemi jeho společenskými důsledky“ (Musil 1967, s. 10). Jedna ze systematických teorií města zabývající se urbanizačními procesy se všemi jeho důsledky vznikla na začátku 20. století v rámci Chicagské sociologické školy.

2.1.1 Koncept města v Chicagské škole

Chicagská sociologická škola vznikla v roce 1890 na základě představy jejího otce zakladatele Williama Harpera vybudovat univerzitu, jenž by byla především univerzitou výzkumnou. V Chicagu od počátku kladli důraz na empirickou sociologii zaměřenou na problémy městské aglomerace. Jejich cílem bylo nejenže v terénu, tedy v prostředí města, sledovat určité jevy a fenomény, nýbrž na základě výzkumu vystavět i teoretická ukotvení (Jeřábek 2014, s. 87).

Část Chicagské školy reprezentovaná jménem Roberta Ezry Parka je známa jako velmi plodná v oblasti sociologie města především ve dvacátých letech minulého století. R. E. Park přišel na Chicagskou univerzitu v roce 1913, aby následně představil v časopise *American Journal of Sociology* plán nastiňující sociologickou empirickou studii Chicaga. Cílem tohoto projektu bylo „vysvětlit příčiny společenských jevů a popsat jejich územní odlišnosti a sepětí s charakteristikami jednotlivých skupin obyvatelstva na území tohoto města“ (Jeřábek 2014, s. 139). Park začal následně spolupracovat s Ernestem Burgessem, který v této badatelské dvojici zajišťoval metodologii jejich společných výzkumů. Park

s Burgessem se zaměřovali především na empirický výzkum města, který by měl i jakési praktické dopady v podobě odpovědí na otázky ohledně řešení kriminality, chudoby nebo jiných sociálních problémů (Jeřábek 2014, s. 139).

Další chicagští sociologové města se rovněž zaměřovali i na řadu empirických studií z oblasti města jako například studium prakticky všech prostředí, která se ve městě nacházejí – například výzkum práce domovníka v činžovním domě nebo profesionálního tanečního společníka. Za těmito pracemi stojí především Everett Hughes (Berger 2003, s. 52, 186).

Jak tedy popisuje město Robert Ezra Park, potažmo sociologie města v tradici Chicagské školy? V článku *Město: Doporučení pro výzkum lidského chování v městském prostředí* (1915) Park odmítá představu města jako pouhou množinu lidí a sociálních zařízení, ale vnímá jej jako instituci (Park 1915, s. 577). V tomto smyslu není Park originální a navazuje na myšlenky Williama Sumnera. Podle něho se instituce skládá z konceptu a struktury. Koncept vyjadřuje určitou myšlenku, doktrínu, či nějaký společný zájem. Struktura oproti tomu rozumí jako určitému množství funkčních sad, které spolupracují v určitém místě spojením určitým způsobem (Sumner 1906, s. 54). Podle Parka je důležité to, že instituce je zčásti tvořena lidskou přirozeností, kterou doprovází nástroje, skrz které lidská přirozenost operuje. Město je instituce, která není složená jen z množiny lidí, souhrnu zvyků, tradic, organizovaných názorů a pocitů na jedné straně a na straně druhé individuem a nástroji, které používá. Město lze promýšlet jako něco více než pouhou kolektivní entitu. Město je totiž pro Parka mechanismus. Není to jen shluk formálních organizací, budov, veřejného osvětlení nebo tramvajů. Je to spojení člověka a nástrojů (Park 1915, s. 577–578).

V knize *The City* z roku 1925, kde úvodní kapitolu knihy tvoří rozšířený původní článek z roku 1915, klade Park nově důraz i na ekologickou organizaci města. Do té doby se totiž město zkoumalo

především po jeho geografické stránce jako takové. Říká, že všechny dopravní a komunikační prostředky jako právě tramvaje, stavby, výtahy, telefony či noviny, které umožňují obrovskou mobilitu a koncentraci lidí v městském prostoru, jsou především klíčovými faktory v ekologické organizaci města. Park ještě dodává, že město není jen ekologická a geografická jednotka, ale rovněž i jednotka ekonomická (Park 1984, s. 1–2).

Důležitou součástí Parkovo úvah je takzvaný plán města. Park poukazuje na to, že původní plány většiny amerických měst připomínaly tvar šachovnice. Jednotlivé prostory města jsou totiž tvořeny bloky. Tato geometrická forma může naznačovat, že město je výtvar, jenž je zcela pod kontrolou lidského strújce a může se zdát, že jej lze rozebrat a znovu složit jako domeček z kostek. Pravdou však je, že podoba města a jeho způsob fungování je zakořeněný ve zvycích a obyčejích obyvatel, kteří v něm bydlí. Důsledek toho je, že město má svojí duševní¹ i fyzickou organizaci, svůj plán. Duševní a fyzická organizace poté interagují a vzájemně se ovlivňují. Struktura města tak má svoje základy v lidské přirozenosti, jejímž je vyjádřením. Město má sice svou fyzickou organizaci – uspořádání budov, ale také svou organizaci duševní – chování lidí, jejich stěhování atd. Syntéza těchto dvou komponent tak tvoří plán města – ‚The City Plan‘ (Park 1984, s. 4). Jako vhodnější překlad bychom mohli místo pojmu plán města spíše použít půdorys či struktura města.

Geografie, přírodní podmínky nebo dopravní poloha města tak determinují obrysy jeho urbánního plánu. Jak město roste ve své rozloze i populaci, ekonomické faktory přebírají kontrolu nad distribucí obyvatel. Obchodní či industriální areály zaujímají výhodné lokace okolo obytných oblastí a důležitých dopravních tepen, aby byly zásobovány lidským

¹ R. E. Park v původním textu uvádí pojem ‚moral organization‘, který lze přeložit jako morální organizace. Pod pojmem fyzická organizace (v originále physical organization) rozumí faktické uspořádání domů, tak jak stojí v jednotlivých ulicích a celých čtvrtích. Pojmem morální organizace rozumí dislokaci obyvatel, kteří jsou druhou komponentou k fyzickým objektům – budovám. V této práci tedy využívám místo slova ‚morální‘ spíše pojem ‚duševní‘, protože jednoznačněji odkazuje k lidské přítomnosti.

kapitálem. Organizace města a charakter městského prostředí jsou poté zpětně ovlivňovány velikostí populace, její koncentrací a populací v rámci samotného města (Park 1984, s. 6). Ve městě se tak utvářejí různé oblasti s odlišnou funkcí, odlišnou mírou izolace či naopak propojenosti. V návaznosti na Parkovo tezi, že město je tvořeno lidskou přirozeností jdoucí ruku v ruce s nástroji, přičemž toto spojení je distribuováno v prostoru, vznikají specifická prostředí, svého druhu ekologické niky, které dohromady tvoří jeden velký ekologický celek – město.

Další kapitolou knihy *The City* je teoretická kapitola Ernesta Burgessa, která bude mým předmětem zájmu v následující části práce. Na Burgessovu kapitolu dále navazuje R. D. McKenzie se svou významnou kapitolou o lidské ekologii, jenž se zabývá různými vlivy na pozici komunity mezi jinými v městském prostoru. Za zbytkem knihy *The City* stojí především Ezra Park s Burgesem. Park se například věnuje tématům jako historie novin nebo delikvence mladistvých (Jeřábek 2014, s. 146–147).

2.1.2 Teorie ekologického členění města

Pakliže lze chápat město jako ekologický celek, který je tvořen různými částmi, jež mají svoje fyzické a duševní organizace a jedinečné charakteristiky, je zapotřebí zasadit tyto úvahy, za nimiž nemalou měrou stojí R. E. Park, do teoretických konceptů. Zde přicházejí na scénu tzv. teorie ekologického členění města, které slouží k poznání prostorového uspořádání města (Musil 1967, s. 171). V mém případě mají tyto teorie význam z toho důvodu, že jakmile se pokusím zasadit město Plzeň do některého z teoretických schémat, kterým se budu nyní věnovat, lze zohledněním zavedení hromadné dopravy, respektive elektrické dráhy na konci 19. století na území města ukázat, jakým způsobem a především jakými směry byly rozdílné zóny, potažmo ekologické niky geograficky spojeny a jak tedy elektrická dráha ovlivnila časoprostorové bariéry mezi jednotlivými částmi města.

První ze dvou teorií ekologického členění města je teorie soustředných či koncentrických zón, kterou popsal ve zmíněné knize *The*

City Ernest Burgess. Ten svoji teorii soustředných zón vypracoval v návaznosti na projekt sociologického výzkumu města Chicaga. Město se podle Burgesse rozšiřuje radiálně ze svého středu, jenž má především obchodní a správní účel, do soustředných zón ve tvaru prstence. Každá ze zón má své vlastní sociologické rysy. První zóna je centrální obchodní čtvrtí a nemá vysoký počet stálého obyvatelstva. Druhá zóna je označena jako zóna přechodná. Vyznačuje se naopak výraznou hustotou osídlení. V průběhu vývoje města se do ní dostává obchod a lehký průmysl, naopak co do počtu obyvatel se postupně vylidňuje. Třetí zóna je oblastí, v níž bydlí dělníci zaměstnaní uvnitř města. Čtvrtá zóna slouží jako obytná oblast pro jedince, kteří tvoří střední a vyšší třídu. Konečně pátá zóna, pojmenovaná jako příměstská oblast, slouží jako obytná oblast pro zaměstnance, kteří za prací dojíždějí do vnitřního města. Jedná se o oblast, v níž vznikají především satelitní městečka. Burgess sám upozorňuje, že tento model soustředné expanze města ve smyčkách nezapadá zcela dokonale prakticky do žádného města. Faktory, které mohou toto až weberiansky ideální schéma narušovat, jsou například železniční tratě, historická opevnění města, lokace industriálních objektů, nebo, jak je tomu v případě Chicaga, tamní řeka Chicago. (Burgess 1984, s. 50–52). Burgess ve své teorii předpokládá, že každá ze jmenovaných zón má tendenci rozšiřovat se z jádra, přičemž podniká jakousi invazi do zóny, která jí stojí v cestě. Tento jev nazývá Burgess sukcesí, což je termín pocházející ze žargonu rostlinné ekologie² a označuje proces pohlcování jedné vegetace druhou – například když neopečovaná zahrada postupně zarůstá plevelem, načež jí osídlí silnější keře a stromy (Burgess 1984, s. 50).

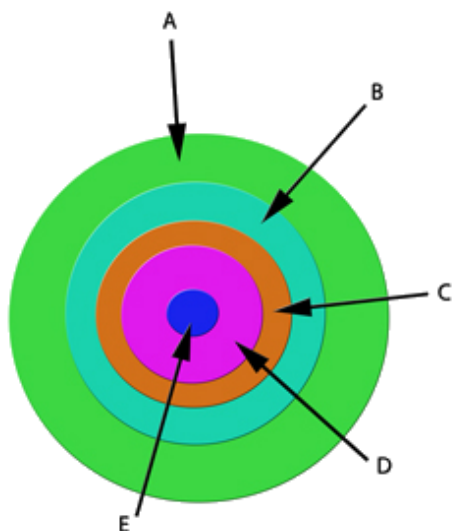
² Používání pojmů a principů animální a rostlinné ekologie je pro sociology města z Chicagské školy ostatně typické – jako příklad nám může posloužit krátká odbočka zpět k myšlenkám R. E. Parka. Uvnitř ekologického systému, kterým město je, totiž podle Parka funguje dělba práce a vzájemná ekologická závislost jedinců a skupin. Park zastává názor, že tato dělba práce a provázanost jednotek či skupin je výsledkem soutěživé spolupráce a právě ekologická organizace společnosti ve městě je toho dobrým příkladem. Park tuto spolupráci nazývá soutěživou spoluprací, která se odehrává na dvou úrovních: a) na biotické, v rámci které se jednotlivci přizpůsobují na základě vzájemných výhod (často dokonce nevědomky) a b) na kulturní úrovni, na které lidé dohromady vytvářejí plány, organizace a uskutečňují společenské akce (Musil 1967, s. 135–136).

V návaznosti na teorii soustředných zón je nyní zapotřebí představit druhou teorii, která ukazuje způsoby členění prostoru ve městě podle funkcí jednotlivých sektorů. Zajímáme se tedy o teorii sektorovou, jejímž autorem je Homer Hoyt (1939). Jedná se o novější modifikaci Burgessovo modelu.

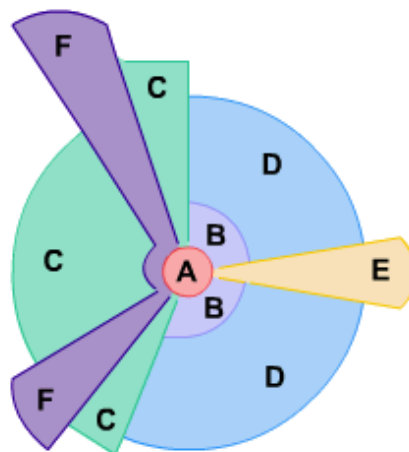
Podle Hoyta nejsou průmyslové oblasti lokalizovány kolem obchodního centra, nýbrž důležitou roli zde hrají dopravní cesty, podél kterých se tato centra vytvářejí. Průmyslové plochy se podle něj šíří v pruzích a pásmech, nikoliv v kruhu. Další odlišností je umístění obytných oblastí, které nejsou umístěny na okraji města, respektive v posledním z prstenců, ale jen v jednom či více sektorech. V závislosti na růstu města dochází ke stěhování movitých jedinců z jeho středu, kam se naopak přesunují lidé s nižšími příjmy. Bohatší obyvatelé následně zakládají čtvrti v blízkosti obchodních nebo správních center. Vždy se však takto děje s ohledem na přítomnost dopravní komunikace, která vede k jinému seskupení budov nebo obchodů (Hoyt 1939, s. 12).

Hoytova teorie je pro tuto práci nosná z toho důvodu, že Plzeň se sice rozšiřovala v kruzích od historického jádra, zároveň se však důležité průmyslové objekty lokalizovaly kolem klíčových dopravních cest, jak bude blíže ukázáno v deskriptivně-analytické části práce.

Obrázek. 1. Schéma teorie soustředěných zón (vlevo) a sektorové teorie (vpravo).
(Zpracováno podle AP Human Geograhya 2015)



- A. CENTRÁLNÍ OBCHODNÍ ČTVRŤ
- B. PŘECHODNÁ ZÓNA
- C. OBYTNÁ OBLAST DĚLNÍKŮ
- D. OBYTNÁ OBLAST STŘEDNÍ A VYŠŠÍ TŘÍDY
- E. PŘÍMĚSTSKÁ OBLAST



- A. OBCHODNÍ SEKTOR
- B. PŘECHODNÝ SEKTOR
- C. OBYTNÝ SEKTOR NIŽŠÍ TŘÍDY
- D. OBYTNÝ SEKTOR STŘEDNÍ TŘÍDY
- E. OBYTNÝ SEKTOR VYŠŠÍ TŘÍDY
- F. PRŮMYSLOVÝ SEKTOR

Shrneme-li výše uvedené, pro záměr mé práce jsou důležité následující body. Jako výchozí teze nám poslouží myšlenka R. E. Parka, který říká, že město je více než všechno ostatní spojení člověka a nástrojů. Znamená to, že město nejsou jen tiché ulice, domovní bloky a celé čtvrtě, nýbrž je to živá a pulzující symbióza lidské složky a složky technologické. Člověk a technologie dohromady tvoří veliký organismus, jenž můžeme nazvat město. Tyto dvě komponenty se navzájem ovlivňují a determinují. Jak uvidíme v další části práce, i v Plzni hrají technologie reprezentované velkými průmyslovými podniky důležitou roli v životě místních občanů a pracovníků. Ti ale také svojí přítomností a lidským kapitálem umožňují, aby takový průmyslový podnik žil a vyvíjel se.

Dalším důležitým bodem pro mé bádání je důraz na ekologickou organizaci města, kterou rozvíjí R. E. Park. Město totiž nelze zkoumat pouze po jeho geografické stránce, nýbrž je potřeba zabývat se jednotlivými sektory ve městě a jejich součinnostmi, provázaností či naopak izolovaností. Klíčovými faktory v ekologické organizaci města jsou především dopravní a komunikační prostředky – v našem případě budeme klást důraz na tramvajové linky. Budu ukazovat, jakým způsobem zavedení tramvajových linek na území města Plzně ovlivnilo jeho růst, směr jeho růstu a vytváření si současné podoby. Svá zjištění budu podporovat i demografickými daty z jednotlivých období.

Abych byl schopný zasadit výsledky mého bádání do jakéhosi teoretického rámce, využívat budu právě teorie ekologického členění města, díky kterým mohu dostat odpověď na otázku, jak je město prostorově uspořádáno a proč. Ernest Burgess jako první představil teoretický koncept zabývající se růstem města postavený na předpokladu, že město se koncentricky rozšiřuje ze svého jádra v soustředných prstencích. V návaznosti na něj vypracoval Homer Hoyt sektorovou teorii, která předpokládá, že město se nerozšiřuje v prstencích, ale v jednotlivých sektorech, přičemž klíčovou roli v tomto procesu hrají dopravní komunikace. Dále v práci budu testovat, zdali tyto teorie jsou funkční i pro Plzeň, abych ukázal, jak se v návaznosti na zavedení tramvajové dopravy měnil a rozšiřoval urbánní prostor tohoto města.

3 METODOLOGICKÁ ČÁST

Na přelomu 19. a 20. století zažívala tramvajová doprava, jejíž hnací silou se po koněspřežných vozech a páře stala elektrická síla, radikální rozmach. Ve velkých evropských městech se začaly objevovat první elektrické tramvaje (Losos 1981, s. 5). A Plzeň nebyla výjimkou. Objevil se zde nový typ spojení. Mým cílem je popsat vývoj plzeňských tramvajových linek a rovněž funkci, kterou hrály utváření podoby města, jak ji známe dnes. Z toho důvodu považuji za důležité načrtnout, jakým způsobem jsem při získávání odpovědí na tyto otázky postupoval.

Abych ukázal, jakým způsobem se právě tramvajové linky od svého založení měnily a jaký měly vliv na ráz města, pracuji s historickými plány Plzně. Jednotlivé digitalizované a georeferencované historické plány jsou součástí projektu Staré mapy, jehož autory jsou odborníci z plzeňského geografického informačního systému³. Vlastníkem všech plánů jsou Západočeské muzeum v Plzni a Archiv města Plzně. Analyzuji plány, které zobrazují Plzeň od konce 19. století až do poloviny 20. století, konkrétně do roku 1947. V těchto plánech sleduji tři základní atributy. Tím prvním je prostor – to znamená, že vizualizuji tehdejší existující zástavbu na území Plzně po jednotlivých obdobích. Druhým atributem je vztah, jenž vznikl po zavedení tramvajových linek, jež vedly do prakticky neobydlených oblastí za hranicemi historického jádra města a všechny se potkávaly v jeho samém srdci – na dnešním Náměstí republiky. Jedná se tak o vztah mezi tramvajovými tratěmi a městským prostorem. Díky třetímu sledovanému atributu – času – totiž uvidíme, že prostor reprezentovaný zástavbou a tramvajovými tratěmi jsou ve vzájemné koincidenci až v kauzálním vztahu. Prostor se právě s vývojem tramvajových tratí výrazným způsobem měnil, respektive měnila se podoba celého města.

Dobové plány Plzně jsem zpracovával v open-source mapovém softwaru QGIS. Do něj jsem importoval jednotlivé plány, jež jsem měl

³ Projekt Staré mapy je dostupný na <http://gis.plzen.eu/staremapy/>

k dispozici v rastrové podobě a zakresloval do nich vektorové vrstvy polygonů, které představují zástavbu, a linie, jež jsou zpodobněním tramvajových tratí. Jednotlivé plány jsem v projektu vrstvil na sebe a vykreslováním polygonů a linií na jednotlivých časových vrstvách jsem mohl pozorovat, jakým způsobem se město rozvíjelo a rostlo.

Protože formát této práce neumožňuje naplno využít potenciál analyzovaných map, vytvořil jsem internetový projekt pod názvem Mapování plzeňských tramvají⁴. Projekt je plně interaktivní a pro vizualizaci vývoje tramvajových linek ve vztahu k zástavbě Plzně může uživatel postupně jednoduše zapínat a vypínat jednotlivé vektorové vrstvy. Na podkladu zobrazující současný stav Plzně tak uvidí, jak se město v návaznosti na přítomnost tramvajových tratí rozvíjelo od konce 19. století až do poloviny 20. století. Podrobná analýza vývoje města s podporou v demografických údajích bude následovat v další kapitole. Vizuální analýza, jejímž výstupem je zmíněný projekt, bohužel nemohla zajít dále nežli právě do poloviny 20. století. Novější plány totiž nejsou k dispozici v digitalizované podobě nebo existují v rozlišení, kvůli kterému by na výkonnostně omezeném hardwarovém vybavení nebyly technicky zpracovatelné.

⁴ Projekt Mapování plzeňských tramvají je dostupný na <http://www.pro-sociology.org/projekty/mapovani-plzenskych-tramvaji-a-zastaveb/>

4 DESKRIPTIVNĚ-ANALYTICKÁ ČÁST

4.1 Plzeň v druhé polovině 19. století

Pro potřeby mého bádání je nutné ve zkratce vyložit události, které byly zásadní pro demografický a industriální vývoj Plzně. Začínáme tedy v období po revolučním roce 1848, abychom se následně přes industriální rozmach města, se kterým souvisí růst populační, dostali až ke konci předminulého století, kdy v návaznosti na dále popsane události vzniká ve městě první hromadná doprava. Exkurzi do historie města Plzně tak zahajují na přelomu první a druhé poloviny 19. století, a to ze zjevného důvodu. Právě v tomto období se totiž v Plzni začal výrazně projevovat rozmach industrializace a kapitalizace (Kumpera 2008, s. 335).

Prvním impulzem k průmyslovému rozvoji Plzně, jenž měl po revolučním období nastat, byl rok 1857, kdy se v Měšťanském pivovaru objevil první velký parní stroj na území města. Jedním ze symbolů rozmachu plzeňského průmyslu byl však hrabě Kristián Valdštejn, který ve městě v roce 1859 zřídil svoji soustružnickou dílnu (Beran 2013, s. 40)⁵. Valdštejnovo podnik v roce 1869 zakoupil Ing. Emil Škoda, který tak dal započít éře nejslavnějšího plzeňského průmyslového impéria. Od začátku Škodovo podnikání navíc demografická křivka obyvatelstva ve městě rostla rapidní rychlostí. A právě v roce 1869, pro moji práci značně příhodně, začalo v českých zemích pravidelné sčítání lidu, díky čemuž mohu tato důležitá data využívat (ČSÚ 2006, s. 16). V roce 1869 v důsledku rozmachu plzeňského průmyslu v čele se Škodovkou žilo na území města (které bylo tvořeno především vnitřním jádrem – dnešní městský obvod číslo 3, Vnitřní město) přes 31 000 obyvatel, což byl pětinasobek plzeňské populace oproti stavu na konci předchozího století (Kumpera 2008, s. 336).

⁵ Není bez zajímavosti, že Valdštejnovo dílny ležely ve stejných místech, kde dnes stojí i nová budova Avalonu, kde mimo jiné sídlí i Katedra sociologie

Tabulka č. 1 Rozložení obyvatelstva v jednotlivých obvodech města Plzně v roce 1869
(Zpracováno podle Růžková a Škrabal 2006)

Městský obvod č.	Počet obyvatel (absolutní četnost)	Počet obyvatel (relativní četnost)
Plzeň 1	504	1,6%
Plzeň 2	925	2,9%
Plzeň 3	25209	80,2%
Plzeň 4	1470	4,7%
Plzeň 5	871	2,8%
Plzeň 6	807	2,6%
Plzeň 7	307	1,0%
Plzeň 8	541	1,7%
Plzeň 9	652	2,1%
Plzeň 10	150	0,5%
Celkem	31436	100%

Je zřejmé, že za vzrůstem počtu obyvatelstva stojí i rozvoj železniční sítě (Matušková 2007, s. 94). Vůbec první železniční spojení s okolním světem se v Plzni datuje k roku 1861⁶, kdy byla postavena trať do Domažlic. Následně byla Plzeň železnicí propojena s Prahou, přes Břeclav mohli cestující dojet až do Rakouska. V dalším desetiletí byla zavedena trať do Českých Budějovic, Chebu, Žatce, Klatov a Železné Rudy (Matušková 2007, s. 132). Plzeň tak rostla jak počtem obyvatel, tak výrobní a ekonomickou důležitostí a svým strategickým významem díky nově vybudovaným železničním sítím.

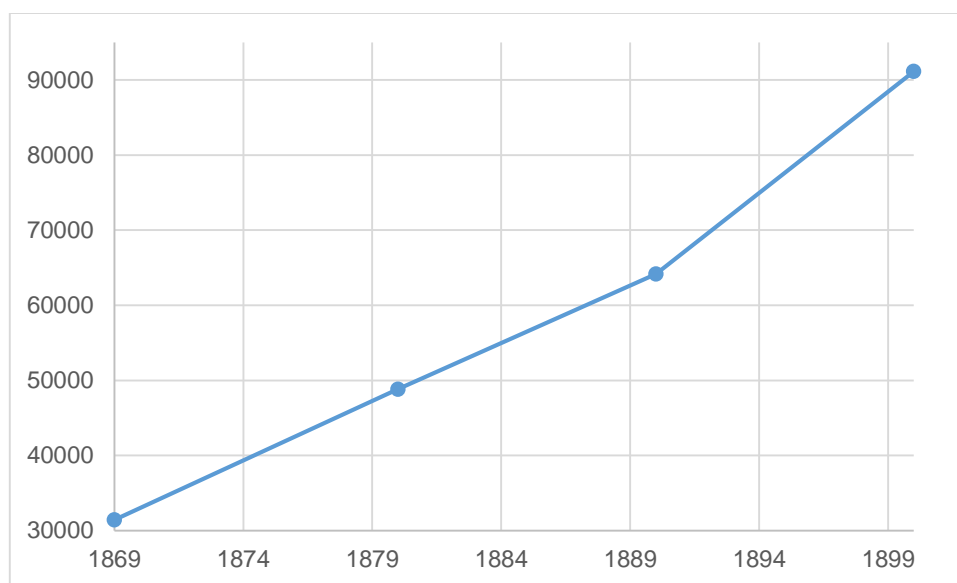
Nyní se budu podrobněji zabývat demografickým vývojem na území města Plzně, přičemž vycházet budu především z Historického lexikonu obcí České republiky (Růžková a Škrabal 2006) mapující období 1869 – 2005 a zároveň popisem vzniku a rozvoje tramvajových tratí na území města. Důležitou poznámkou může být, že jednotlivé části Plzně, potažmo jejich demografický vývoj budu sledovat v rámci deseti městských obvodů, do nichž je dnes město rozděleno. Tento pohled přejímám právě z Historického lexikonu. Jedná se o následujících deset městských obvodů: Plzeň 1, jenž zahrnuje Bolevec a Severní předměstí, Plzeň 2 –

⁶ Svoji železnici však Plzeň původně měla mít mnohem dříve než v roce 1861, a sice v roce 1827. Tehdy totiž Pražská železniční společnost dostala privilegium pro stavbu a provoz dráhy z Prahy na Kladno, přičemž trať měla vést přes Lány, Zbečno, Liblín a právě Plzeň (Schreier 2008, s. 479).

Slovany, Plzeň 3 – Doudlevec a Východní předměstí, Plzeň 4, jenž má pod svojí správou Bukovec, Lobzy nebo Doubravku, Plzeň 5 – Křimice, Plzeň 6 – Litice, Plzeň 7 – Radčice a Plzeň 8 – Černice (Růžková a Škrabal 2006, s. 302). K 1.1.2003 byly ještě k Plzni připojeny další dva městské obvody; Plzeň 9 – Malesice a Plzeň 10 – Lhota (Pecuch 2013).

S blížícím se koncem 19. století demografická křivka Plzně výrazným způsobem rostla. V roce 1880 se počet obyvatel vyšplhal na 48 834, v roce 1890 poté Plzeň čítala celkem 64 158 obyvatel. (Růžková a Škrabal 2006, s. 302). Tento rapidní nárůst počtu obyvatel ostatně výmluvně ukazuje graf č. 1.

Graf č. 1 Celkový počet obyvatelstva města Plzně mezi roky 1869 – 1900
(Zpracováno podle Růžková a Škrabal 2006)



Je pozoruhodným faktem, že v roce 1900 v Plzni bydlelo už 91 334 jedinců, což je oproti poslednímu sčítání z před deseti lety prakticky třetinový nárůst (Růžková a Škrabal 2006, s. 302). Jednalo se vůbec o nejprudší demografický nárůst ve sledovaném období a Plzeň se tak stala čtvrtým nejlidnatějším městem v Čechách (Matušková 2007, s. 94). Tímto tempem rostoucí populace ale s sebou samozřejmě přinášela problémy s tím přímo související. Jak totiž stojí v pamětním spisu z roku 1895, tehdejší vedení města podcenilo situaci, kdy se prudce navyšoval počet

obyvatelstva, což mělo za následek, že tehdejší komunikace na území města byly vzhledem k lidnatosti i důležitosti Plzně coby města královského nedostačující (Krieger 2001, s. 11). Je tedy nasnadě, že rostoucímu centru města, které se již nekoncentrovalo pouze kolem historického opevnění jádra, by výrazným způsobem ulehčilo zbudování moderní městské hromadné dopravy.

4.2 Elektrická dráha v Plzni

27. února 1892 vydala rada města rozhodnutí, že budou zřízeny elektrické městské dráhy. O zhotovení projektu budoucích elektrických tratí v Plzni byl požádán Ing. František Křížík. Ten následně vypracoval kompletní projekt. Na začátku června 1894 zažádalo město u ministerstva obchodu o vydání koncese ke zbudování elektrické dráhy. Na konci téhož roku se konala tzv. politická pochůzka navržených tras, které přiblížím v další části textu (Losos 2004, s. 5). K povolení zahájení stavby elektrických tratí v Plzni následně došlo v roce 1896 (Elektrické podniky města Plzně 1929, s. 7).

4.2.1 Infrastruktura elektrických drah a začátky provozu

František Křížík, významný český elektrotechnik, ve svém projektu navrhuje, aby přepravu cestujících na území města Plzně zajišťovaly elektrické vozy v jednokolejném provozu, které budou jezdit po třech tratích. Jedná se o tratě z Doudlevce na Lochotín – tato trať je pod označením A vedena jako trať hlavní, dále trať B z Nepomucké třídy na Skvrňany a trať C od Trestnice do Štěpánských sadů (dnešní Sady Pětatřicátníků) (Losos 2004, s. 10). Křížík navrhnul, aby vozy, které budou jezdit po jednokolejné trati, byly poháněny stejnosměrným proudem. Byl totiž zastáncem právě stejnosměrného proudu, za jehož používání se zasazoval už při výstavbě ústřední městské elektrárny v Praze. Zde Křížík argumentoval tím, že většina elektrické energie se v době, kdy se teprve začínalo s budováním veřejného osvětlení, využije na pohon tramvají. Ty

tehdy stejně mohly být poháněny pouze proudem stejnosměrným⁷. Obdobná situace panovala i v Plzni. Další argumenty, které hrají ve prospěch použití stejnosměrného proudu a které Křížík uplatňoval, byly následující; především možnost akumulace energie, s tím související hospodářská výhodnost a rovněž bezpečnost (Knižnice dějin techniky 1952, s. 151–155). Plzeňské elektrické tratě měly svoje výrobní elektrárny na tehdejší Doudlevecké třídě, a sice ve zrušeném cukrovaru mezi ulicemi Cukrovarní a Benešovou, kde fungovaly dva stojaté rychloběžné parní stroje, každý s výkonem 350 koňských sil a dvě stejnosměrná dynama s výkonem 240kW a napětím 300V. Dalším zdrojem energie byla vodní elektrárna v Panském mlýně na Mlýnské strouze v Šafaříkových sadech. Zde vyráběla proud tzv. Francisova turbína s výkonem 100 koní a ještě dvě stejnosměrná dynama. Není bez zajímavosti, že Křížík už v původních návrzích koncipuje napětí proudu tak, aby bylo dostatečné pro budoucí osvětlení města. Mlýnská strouha ale byla roku 1922 v důsledku regulace řeky Radbuzy zasypána a elektrárna v Panském mlýně tedy byla zrušena. Místo ní bylo vybudováno nové vodní dílo za Wilsonovým mostem na Denisově nábřeží. (Knižnice dějin techniky 1952, s. 182). Zde vyrostla hydroelektrárna Elektrických podniků. Její stavba trvala téměř dva roky a do provozu byla uvedena 18. února 1922. Byla rovněž vybavena Francisovo turbínou o výkon 220 koní (Elektrické podniky města Plzně 1929, s. 13–14).

Dráha z Doudlevce na Lochotín, která byla pravděpodobně z důvodu své blízkosti k elektrárně v areálu bývalého cukrovaru vedena jako dráha hlavní, začínala na Doudlevecké třídě a celkem mělo být na její délce 3,7 kilometrů umístěno čtrnáct zastávek. Křížík navrhoval, aby pro co největší plynulost dopravy vyjížděly jednotlivé vozy směrem proti sobě z obou konečných stanic v intervalu deseti minut. Trasa z počáteční stanice do konečné trvala, za předpokladu plynulého provozu bez nehod, závad či

⁷ Stejnosměrný proud se pro provoz plzeňských tramvají používá i v současnosti, a sice s napětím 600V. Elektrická zařízení jsou navíc dimenzována až na napětí 750V, na které by se v budoucnu mělo přejít (Šlehofer 2015).

jiných komplikací, dvacet osm minut a v obou konečných zastávkách měly vozy čekat přesně dvě minuty. Od opuštění první stanice v Doudlevcu (stanice Doudlevec, zastávka) až do příjezdu do poslední stanice na Lochotíně (Lochotín, zastávka) a cestě zpět tak uplynula vždy jedna hodina. Na trati tedy mělo jezdit dohromady šest vozů (Losos 2004, s. 11–15). Druhá dráha s označením B začínala na Nepomucké třídě. Pokračovala přes Mikulášskou ulici směrem k hlavnímu nádraží k náměstí sv. Bartoloměje, kde byla ve Zbrojnické ulici umístěna výhybka, aby se trať vhodně křížila s Doudlevecko-Lochotínskou dráhou. Stejně řešení bylo navrženo i pro Štěpánovy sady, kde se tato trať křížila s kolejemi tratě Trestnice – Štěpánovy sady. Odtud vozy pokračovaly kolem synagogy na Palackého náměstí a dále po Přemyslově ulici na Skvrňany. Zde vozy po cestě dlouhé 3,5 kilometrů svoji cestu dovršily. Systém frekvence dopravy na této trati byl totožný s tím, který je popsán u trati Doudlevecko-Lochotínské. To opět znamená použití šesti vozů, které v intervalu deseti minut vyjíždějí z konečných zastávek a po cestě trvající dvacet osm minut a dvouminutovém čekání vyrážely vozy zpátečním směrem. Umístění jednotlivých křižovatek navrhnul Křížík tak, aby se doba zdržení proti sobě jedoucích vozů kryla a nedocházelo ke kolizím. Na trati z Nepomucké třídy na Skvrňany bylo navrženo celkem jedenáct zastávek (Losos 2004, s. 15–20). Konečně trať třetí, kterou Křížík Plzni navrhnul, počínala u trestnice na Borech a po Klatovské třídě směřovala do Štěpánových sadů. Dráha s označením C měřila celkem tři kilometry. Jednalo se tak o nejkratší ze všech tří tratí. Na její délce bylo umístěno devět zastávek, přičemž ze stanic konečných vyrážely vozy v intervalu jedenácti minut. Jedna cesta z Borů až do centra města trvala dvacet minut a na konečně zastávce měly vozy opět čekat dvě minuty. Jednomu vozu tak cesta tam i zpět trvala 44 minut, tudíž Křížík navrhnul, aby po této trati jezdily čtyři vozy. Na všech tratích byla maximální předepsaná rychlost 12 km/h. (Losos 2004, s. 20–23).

Další důležitou komponentou pro zavedení elektrické dráhy v Plzni byla rozvodná síť proudu. Ta byla rozdělena do celkem pěti na sobě

nezávislých sekcí. Jednalo se o následující sekce, kterými byl veden proud pohánějící jednotlivé vozy: Doudlevecká silnice – Bartolomějské náměstí; Bartolomějské náměstí – Lochotín; Nepomucká třída – Sedláčkova ulice; Sedláčkova ulice – Skvrňany; Sedláčkova ulice – Trestnice. Vedení rozvodných sítí bylo vedeno výhradně nadzemním způsobem pro jeho hospodárnost a bezpečnost. (Losos 2004, s. 24–25).

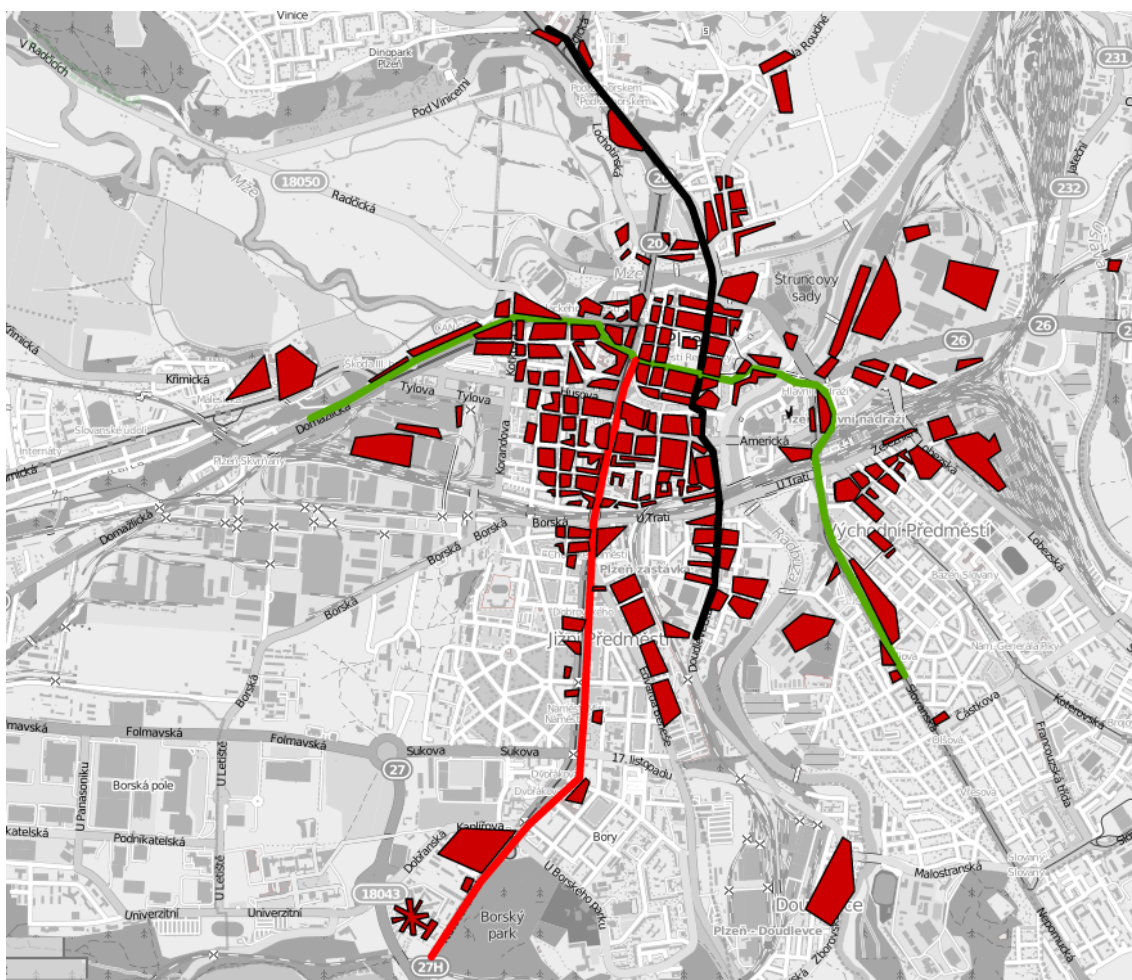
Výrobce vozů pro plzeňské dráhy byla místní firma Brožík, která dodala celkem osmnáct vozů. Brožík však vyráběl jen šasi a karoserii vozu, elektrické ústrojí dodala přímo Křížíkova firma (Kohout 2009, s. 4). V srdci každého z vozů byly dva motory o výkonu 12 koní. Každý vůz pojmul dvacet sedících a osm stojících cestujících. Po tratích se pravidelně pohybovalo dohromady šestnáct vozů s pořadovým označením 1 – 16, přičemž vozy číslo 17 a 18 byly vedeny jako záložní. Křížíkova firma zrealizovala rovněž výstavbu tratí a příslušných objektů kolem ní, jako například zavěšení kontaktního vedení, stavba sloupů atd. (Losos 2004, s. 25–26).

Jízdní řád pro obvod královského města Plzně byl purkmistrovským úřadem vydán 15. června 1899. Určoval, které ulice se kvůli zavedení tramvajové dopravy stanou jednosměrnými, a zároveň obsahoval pokyny pro osobní přepravu koněspřežných vozů, tzv. drožek. Po třech letech výstavby potřebné infrastruktury byl dne 29. června 1899 slavnostně zahájen provoz na všech třech tratích. První tramvaj mířila z Borů na Lochotín. (Martinovský a Douša 2004, s. 163). Od zahájení tramvajového provozu měl jejich pohyb po městě značné důsledky, které se projevovaly v budování nových důležitých prvků a objektů v okolí tratí. Příkladem budiž nový most nad železniční tratí do Chebu na dnešní Klatovské třídě – do té doby byl v tomto místě provoz umožněn jen díky provizornímu nadjezdu (Martinovský a Douša 2004, s. 164).

Obrázek č. 2 vyobrazuje zástavbu Plzně v roce 1902 a rovněž vedení tramvajových linek v kontrastu se současnou mapou. Je patrné, že zástavba byla soustředěna především do historického jádra. Zastavěná

plocha se však koncentricky rozšiřovala za starobylé hradby a do zatím prakticky neobydlených oblastí (již bylo zmíněno, že v Plzni v roce 1900 žilo 91334 lidí a z toho téměř 82% v jádře) jsou nataženy tramvajové linky. Ty jsou vedeny takovým směrem, že kopírují původní tereziánské cesty po dnešní Klatovské třídě z centra na Bory, Domažlické ulici z centra na Skvrňany a z Doudlevice na Lochotín, kde v pozdějších letech vznikla Karlovarská ulice (tyto původní historické cesty budou důležitou roli hrát nejenom v dalších letech, ale také v další části této práce). Z obrázku je dobře znatelné, že v okolí tramvajových linek zatím není prakticky žádná zástavba. Červená linka představuje tramvajovou linku z Borů do tehdejších Štěpánových sadů (dnes Sady Pětatřicátníků), černá linka je trať z Doudlevice na Lochotín a konečně zelená linka představuje spojení tehdejší oblasti Skvrňan a Nepomucké třídy.

Obrázek č. 2 Zástavba a tramvajové linky v Plzni v roce 1902



Jedním z dalších milníků je rok 1904, kdy se provozovatel elektrické dráhy začal ve velkém věnovat i elektrizaci města, tzn. zavádění dodávek elektrického proudu do obytných domů a osvětlování ulic (Kohout 2009, s. 4). Firma s názvem Elektrické podniky města Plzně, jež provozovala tramvajovou dopravu, vyráběla elektrický proud a zásobovala jím obyvatele města, byla do obchodního rejstříku zapsána až v roce 1909⁸.

Tramvajová doprava v Plzni zažívala v prvních desetiletích svého provozu strmý vzestup. V období před první světovou válkou stoupal roční počet přepravených stálým tempem. V roce 1914, tedy krátce před začátkem první světové války, v Plzni bydlelo přes 112 000 obyvatel (Růžková a Škrabal 2006, s. 302). V tom roce přepravily plzeňské dopravní podniky přes tři miliony osob. Ve válečných letech, kdy Škodovka vyvíjela značnou zbrojařskou aktivitu a Plzeň se ještě více zalidnila, nastal v počtu přepravených osob mimořádný vzestup – roční počty přepravených přesahovaly hranici sedmi miliónů (Elektrické podniky města Plzně 1929, s. 13). V první letech po skončení světové války nastal návrat k normálním poměrům, a to i přes značný pokles v letech 1920 a 1921. Na konci třicátých let se roční počet přepravených pohyboval kolem šesti miliónů osob (Elektrické podniky města Plzně 1929, s. 9).

4.2.2 Zavedení dvousměrného provozu ve třicátých létech

Nedlouho po zahájení provozu na konci 19. století se objevily první nevýhody jednokolejného provozu. Čekání na výhybkách, kterých bylo na každé trati hned několik, způsobovalo častá zdržení jednotlivých vozů. V návaznosti na to byly prováděny postupné změny a úpravy výhybek, aby byl provoz co nejplynulejší. I tak ale nezbývalo než přistoupit k radikálnímu kroku zdvojkolejnění všech tratí. První etapa této modernizace začala v roce 1929 (Elektrické podniky města Plzně 1929, s. 8–9). Je ovšem důležité zmínit, že už v polovině 20. let došlo k dílčím změnám ve vedení

⁸ V roce 1945 vznikly jako pokračovatel provozovatele městské hromadné dopravy Dopravní podniky města Plzně a výrobu, potažmo rozvod proudu začaly zajišťovat nově založené Energetické závody n. p. Plzeň (Martinovský a Douša 2004, s. 173).

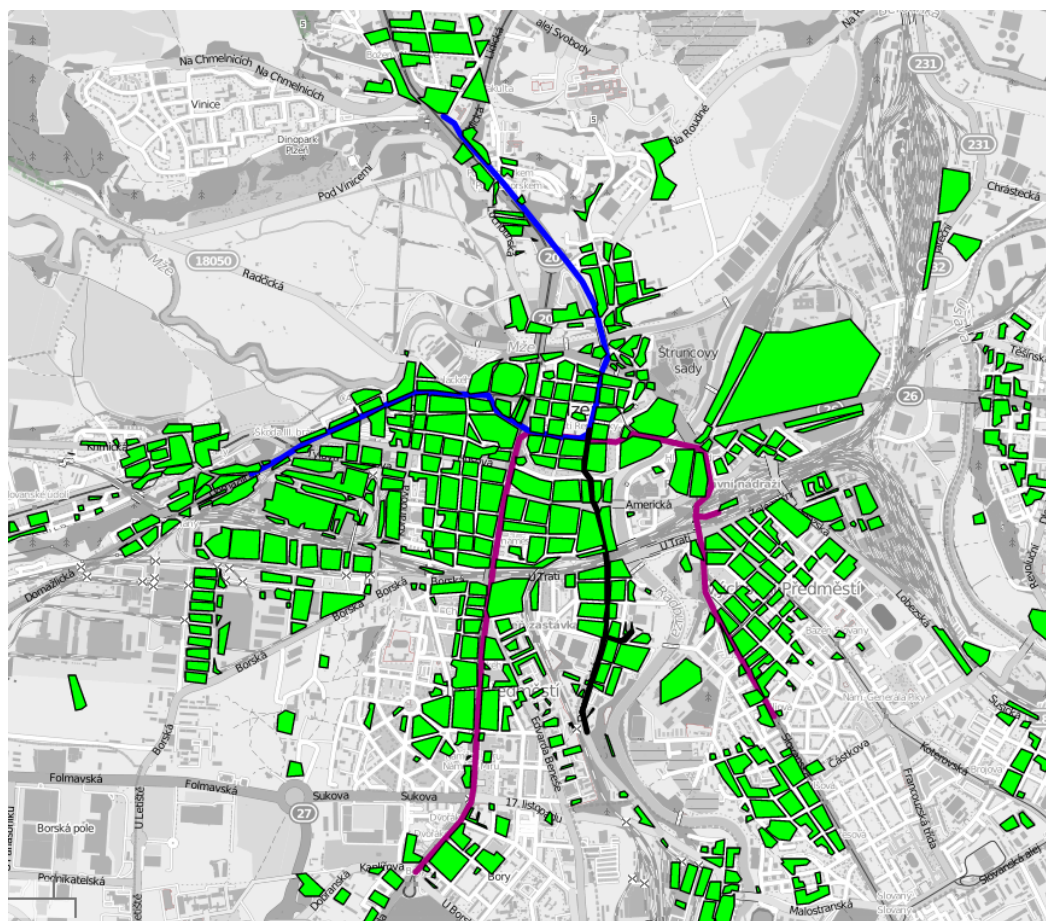
jednotlivých tramvajových linek. Původní trať vedoucí z Borů do Štěpánových sadů (trať C) nyní směřovala z Borů na Nepomuckou třídu pod označením 1, trať B původně spojující právě Nepomuckou třídu a Skvrňany nyní odtud vedla na Lochotín coby linka č. 2. Původní trať Doudlevec – Lochotín, nyní už linka č. 3, přepravovala cestující na trati Bartolomějské náměstí – plynárna na Doudlevci (Benedikt 2015). Ve dvacátých letech nejenže došlo ke změnám ve vedení tramvajových linek, populace města navíc rostla raketovým tempem. To dokazují demografická data – v roce 1930, který je rokem nejbližším ke sledovanému období, pobývalo na území Plzně už přes 134 000 obyvatel (Růžková a Škrabal 2006, s. 302). Důležitým poznatkem ale je, že kromě centra, které bylo tradičně nezabydlenější oblastí, zažívaly mohutný rozmach další části města. Především se jedná o Slovany spadající pod městský obvod č. 2 a také Jižní předměstí a Skvrňany, které pokrývá obvod č. 3.

Tabulka č. 2 Rozložení obyvatelstva v jednotlivých obvodech města Plzně v roce 1930
(Zpracováno podle Růžková a Škrabal 2006)

Městský obvod č.	Počet obyvatel (absolutní frekvence)	Počet obyvatel (relativní frekvence)
Plzeň 1	4175	3,1%
Plzeň 2	4365	3,3%
Plzeň 3	101169	75,3%
Plzeň 4	17098	12,7%
Plzeň 5	1691	1,3%
Plzeň 6	2222	1,7%
Plzeň 7	728	0,5%
Plzeň 8	1560	1,2%
Plzeň 9	751	0,6%
Plzeň 10	529	0,4%
Celkem	134288	100%

Co je však zjevné z obrázku č. 3, nová zástavba se stále koncertovala kolem historických dopravních tepen, jež brázdily i tramvaje. Na obrázku je trať č. 1 je vyobrazena fialově, trať č. 2 modře a konečně trať č. 3 černě.

Obrázek č. 3 Zástavba a tramvajové linky v Plzni v roce 1926



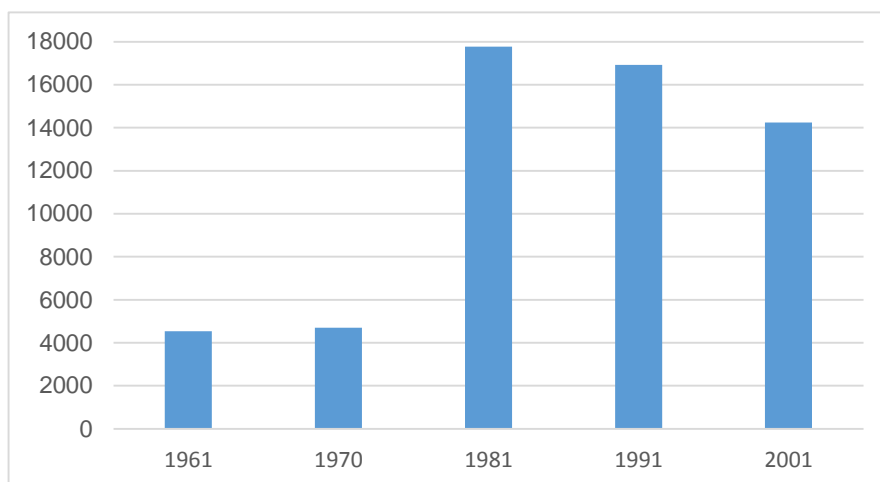
V roce 1929 došlo ke stavbě druhé koleje na trati tramvaje č. 1 v úseku Bory – Nádraží a v roce 1931 byla zdvoukolejněna i trať na Nepomucké třídě. V roce 1937 byly na Borech a na Slovanech, kam byla trať tramvaje č. 2 prodloužena, zavedeny točny. V centru města navíc byla položena trať ulicemi Solní a Pražskou do prakticky totožné podoby, jak je známe i v našich dnech. V roce 1952 se zdvoukolejnění dočkala i trať do Skvrňan. (Šlehofer 2015). Jedinou tratí, která zůstala jednokolejná, byla ta z Doudlevice. Tato trať byla v létě roku 1949 zrušena, aby ji následně nahradilo trolejbusové spojení, které nyní přepravovalo cestující na trase Doudlevec – Bolevec. (Losos 2004, s. 50). V období druhé světové války nastala v souvislosti s výraznou zbrojařskou výrobou ve Škodovce enormní poptávka po městské hromadné dopravě, kterou kromě tramvají začaly ve velkém zajišťovat i autobusy a trolejbusy (Kohout 2009, s. 4).

4.2.3 Vývoj od poloviny 20. století do současnosti

Druhá polovina 20. století byla pro plzeňskou tramvajovou síť obdobím, kdy docházelo k zásadním transformacím její podoby a kdy ulice města křižovaly tramvaje dokonce na pěti linkách. To se dělo především z důvodu budování nových sídlišť a hustě obydlených oblastí, které potřebovaly být propojeny se zbytkem města. Je důležité zmínit, že především v sedmdesátých letech nastal celosvětový rozmach autobusové dopravy, jenže na konci této dekády iluze levné dopravy autobusy kvůli ropné krizi a vzrůstajícímu znečištění životního prostředí zmizela (Kohout 2009, s. 5).

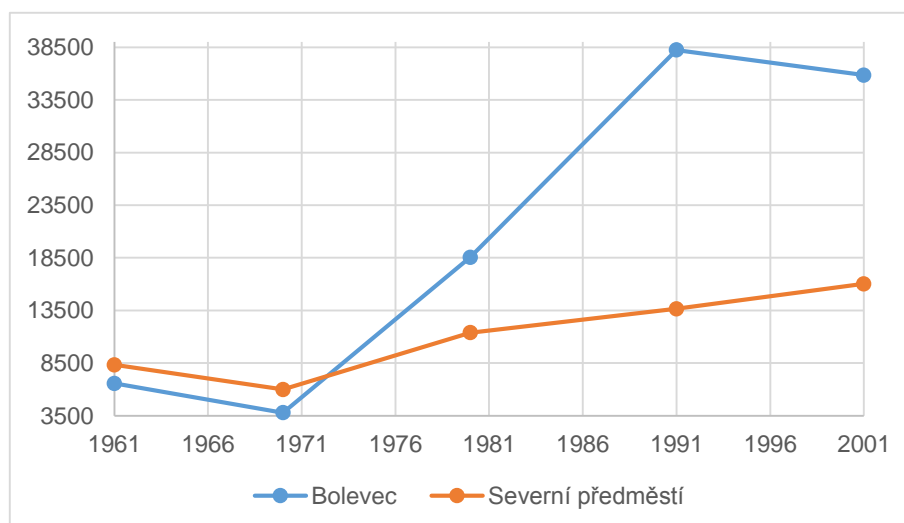
Už v roce 1962 byla prodloužena trať linky 2 až do Světovaru na Slovanech, kde nyní měly tramvajové vozy a servis svoje stálé zázemí, zatímco vozovna v Cukrovarské ulici sloužila trolejbusům. Se zahájením provozu dvojky až na Světovar začala fungovat i nově obnovená linka č. 3, která nyní spojovala Světovar a Bory. Tato linka sloužila jako posilová pouze ve všední dny (Martinovský a Douša 2004, s. 467). V roce 1973 dostala trať č. 2 podobu, ve které ji znají i dnešní cestující. Dočkala se prodloužení až na nově vznikající sídliště na Skvrňanech. Od počátku šedesátých let totiž v této oblasti výrazně rostla místní populace. Zatímco z údajů o sčítání lidu v roce 1961 vyplývá, že v této oblasti žilo 4 535 obyvatel, od sedmdesátých let, kdy byla na Skvrňany prodloužena tramvaj č. 2, populace Skvrňan strmě stoupá až poslední dekády 20. století (Růžková a Škrabal 2006, s. 302–303). To ostatně ukazuje i následující graf č. 2.

Graf č. 2 Vývoj populace na Skvrňanech mezi roky 1961 – 2001
(Zpracováno podle Růžková a Škrabal 2006)



V roce 1980 byla prodloužena trať č. 4 z Borů, která nyní vedla na Košutku. V roce 1990 poté začala fungovat linka na trase Slovany – Bolevec, tedy linka č. 1 (Martinovský a Douša 2004, s. 535). V případě Košutky, tedy dominantní části Severního předměstí, ke kterému jsou k dispozici demografická data, a Bolevce lze sledovat velmi obdobný trend jako v případě Skvrňan. Jednalo se totiž také o nově vznikající sídliště, kde se koncentrovala vysoká hustota obyvatelstva. Graf č. 3 ukazuje, jak strmým tempem rostla populace na obou sídlištích.

Graf č. 3 Vývoj populace na Bolevci a Severním předměstí mezi roky 1961 – 2001
(Zpracováno podle Růžková a Škrabal 2006)



V souvislosti s růstem Košutky a Bolevce musíme znovu zmínit obnovenou linku č. 3, která ještě v roce 1973 vedla ze Světovaru na Bory. Ta byla v roce 1991, kdy se vybuďovala točna na Malesické ulici ve Skvrňanech, přesunuta a znovu jako posilová linka jezdila právě z Malesické na Košutku. Ze Skvrňan byla navíc zavedena pátá linka, která vedla na Bolevec. Důvodem zavedení těchto linek je nasnadě – prudký vzrůst počtu obyvatelstva v těchto částech města. Obě linky sloužily především pro zaměstnance Škodovky a vyjížděly jen několikrát za den. Krátce po sametové revoluci tak měla Plzeň svých pět tramvajových linek, které obsluhovaly prakticky všechny residenční oblasti lokalizované kolem centra – Skvrňany, Košutku, Bolevec, Slovany a Bory.

Na konci května roku 2000 došlo ke zrušení jak trojky, tak pětky, a sice pro jejich údajnou malou vytíženost. Od té doby jsou plzeňské tramvajové linky koncipovány způsobem, který přetrvává až do současné doby. V budoucnu by mělo dojít k zavedení tramvajové linky na Borská pole, kde by obsluhovala rozsáhlou podnikatelskou oblast a rovněž kampus Západočeské univerzity, do něž zatím jen prostřednictvím autobusů dojíždí studenti tamních fakult, kterých je až dvanáct tisíc. Trať by se měla před točnou na Borech stáčet doprava Kaplířovou ulicí směrem na Borská pole. Otázka jejího zbudování však nadále zůstává nevyřešená a je především záležitostí politické reprezentace (Šlehofer 2015).

Obrázek č. 4 ilustruje, jakým způsobem se jednotlivé tramvajové linky v průběhu času transformovaly, vznikaly nebo naopak zanikaly. Je v něm patrná změna vedení tramvajových linek v polovině 20. let a postupné utváření současné podoby jednotlivých tratí.

Orázek č. 4 Schematický vývoj tramvajových linek v Plzni od roku 1899 do roku 2000



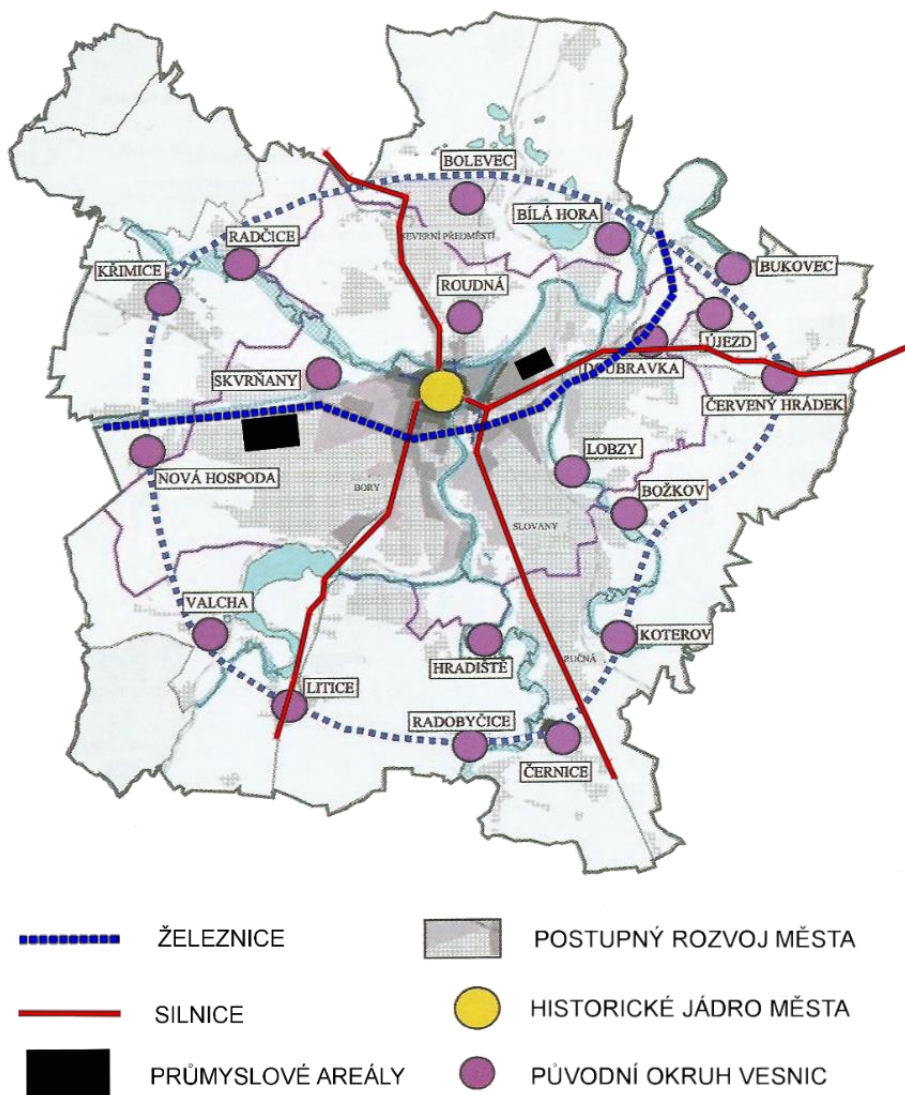
4.3 Urbanistická struktura a kompozice Plzně

V kapitole 2.1.2 byly představeny dvě teorie ekologického členění města – teorie soustředných či koncentrických zón a sektorová teorie. Co se Plzně týče, důležitým momentem rozvoje města a utváření jeho kompozičních vazeb byl rozvoj dopravních systémů. Jednalo se především o již zmiňované původní tereziánské cesty, které koncentricky směřovaly ke katedrále sv. Bartoloměje na dnešním Náměstí republiky (Matušková 2007, s. 112–113). Pakliže využijeme schéma koncentrických zón Ernesta Burgesse, shledáme, že jej s větší či menší přesností lze aplikovat právě na urbánní prostor, jenž tvoří Plzeň. Město se v soustředěných kruzích, či lépe řečeno v prstencích, rozšiřovalo ze svého historického jádra. V návaznosti na rozšiřování města vznikaly radiálním způsobem silnice, kolem kterých se koncipovaly nové zástavby na předměstích jako Petrohrad, Slovany, Bory, Jižní předměstí nebo Doubravka (Matušková 2007, s. 116).

Tyto silnice jsou moderním ekvivalentem starých tereziánských cest. Za předpokladu, že kolem radiálně směřovaných silnic celé město expanduje, celý fenomén lépe vysvětluje sektorová teorie Homera Hoyta. Ta stojí na předpokladu, že průmyslové i obytné oblasti se soustřeďují právě kolem dopravních cest, které obecně nemusejí vznikat nutně radiálně. Plzeň je ovšem vzhledem ke své geografické poloze tímto případem. Potvrzením funkčnosti sektorové teorie jsou lokality, ve kterých jsou například umístěny areály Škodovky nebo městský pivovar. Oba areály jsou soustředěny kolem významných silničních komunikací (původní tereziánské cesty) To samé platí i pro obytné oblasti, které se v případě Plzně významně soustřeďují kolem dopravních cest (i když ty samotné se rozšiřují radiálně). Obrázek č. 5 naznačuje, jakými směry se radiálně tvořily cesty směřující z a do jádra, načež Plzeň rostla v soustředných kruzích. Tolik potvrzení funkčnosti teorie soustředných zón. Z obrázku je však patrné, že významné průmyslové komplexy – jako areál Škodovky nebo pivovar jsou lokalizovány v blízkosti dvou významných silnic, přičemž umístění ani jednoho neodpovídá Burgessovo předpokladu,

že průmyslové zóny se tvoří v odlehlých prstencích. Je vidět, že tyto areály se soustředí kolem komunikace.

Obrázek č. 5 Urbanistická struktura města Plzně a její vývoj
(Zpracováno podle Matušková 2007)



Zároveň je znovu důležité zmínit, že staré tereziánské cesty se transformovaly na významné dopravní tepny vedoucí do města a z něj všemi světovými směry. Na téměř každé z těchto komunikací jsou přítomny tramvajové linky. A jak jsem popsal v předchozích částech práce, tramvajové linky byly lokalizovány do prostorů, kde v době jejich zavedení na konci 19. století byly prázdné stavební parcely. V druhé polovině 20. století poté vznikla nutnost zavedení tramvají tam, kde se tvořila nová

sídliště – příkladem budiž případy z Bolevce, Severního předměstí nebo Skvrňan. Na příkladu Plzně lze tedy potvrdit funkčnost jak teorie soustředných zón, tak teorie sektorové, respektive jejich kombinace a zároveň se potvrzuje, že tramvajové linky svými směry vedení v návaznosti na teorii soustředných zón sehrály klíčovou roli v procesu utváření městského prostoru Plzně.

5 ZÁVĚR

Sto let od vydání článku *Město: Doporučení pro výzkum lidského chování v městském prostředí*, prvního textu, jenž uvažoval nad fenoménem města sociálně-vědním způsobem, jsem v rámci této bakalářské práce podnikl exkurzi do historie města Plzně, abych ukázal, jakým způsobem se toto průmyslově bohaté město rozšiřovalo ze svého historického jádra a jak důležitou roli hrály při spojování jednotlivých nově vznikajících částí města a v utváření jeho současné podoby tramvajové linky. Vznikl tak kontextualizovaný popis vzniku určitého spojení.

František Křížík vystavěl projekt plzeňských tramvají takovým způsobem, že byly zavedeny do oblastí, kde na konci 19. století spočívaly prázdné stavební parcely. Lze tak vyslovit domněnku, že právě přítomnost tramvají hrála důležitou roli v geografickém růstu Plzně právě směry tramvajových tratí. Celá tramvajová síť se samozřejmě v průběhu minulého století výrazným způsobem transformovala, měnilo se vedení jednotlivých linek. Dělo se tak především kvůli nově zastavovaným oblastím, kde vznikala rozlehlá a pro město životně důležitá sídliště. Tramvajové linky tak byly jedním z činitelů v rozvoji města na přelomu 19. a 20. století, aby se v dalších desetiletích staly důležitou komponentou dalšího růstu a vzniku zcela nových sídlišť.

V návaznosti na teorie ekologického členění města jsem rovněž zasadil celý popsaný proces do relevantních sociologických teorií. Jak jsem zjistil, Plzeň se koncentricky rozšiřovala ze svého historického jádra v takřka soustředných prstencích. Zároveň se však průmyslové i obytné zástavby koncertovaly kolem původních tereziánských cest, v moderní době přetransformovaných do hlavních dopravních komunikací spojující Plzeň se zbytkem světa. Proto jsem pracoval jednak se sektorovou teorií a jednak s teorií soustředných zón. Ve své kombinaci se obě teorie jeví jako funkční pro případ města Plzně.

V práci jsem tak zjistil, jak celý proces zavedení tramvajových linek probíhal a jaký měl dopad na další rozvoj města. Důležitou otázkou, která

byla naznačena již v úvodu práce, může být, kdo byl vlastně tím činitelem, který rozpochoval celý řetězec událostí? Byl to tvůrce projektu nového dopravního systému, byly to politické zájmy nebo samo město, které svým stavem jasně říkalo, že potřebuje technologickou modernizaci? Odpověď by mohla pomoci najít teorie aktérských sítí. Ta totiž stojí na principech, jež přikládají stejný aktérský význam lidským i ne-lidským aktérům, kteří jsou aktivní v heterogenní vztahové síti. Společnost (rozumějme i společnost města Plzně, pro jejíž rozvoj byl konec 19. století zavedením tramvajové dopravy a následnou elektrifikací významným milníkem) totiž vzniká právě asociací mezi lidskými a ne-lidskými aktéry (Prout 1996, s. 200). Při dalším bádání by tak bylo možné zjistit, že důležitými činiteli, kteří rozpochovali sled událostí vedoucí k zavedení tramvají v Plzni a následnému geografickému a demografickému růstu města, mohou být ti činitelé, na které bychom zpočátku ani nepomýšleli, jako například elektrický proud, jenž je nezbytný pro fungování dopravní infrastruktury i celého města, nebo politická reprezentace, která v modernizaci celého aparátu nemusela sledovat jen potřeby města, nýbrž potřeby vlastní.

V této práci jsem bádám po tom, jakým způsobem se v návaznosti na fenomén elektrické dopravy, na konci 19. století přelomové, utvářela celá tvář města Plzně až do současné podoby. Poté, co jsem celý proces popsal za využití historických map a demografických dat, se zde otevírá další dimenze tohoto bádání pro další práce. Můžeme totiž zajít mnohem dále a pátrat po činitelích či svého druhu aktérech, kteří ovlivnili a stáli za utvářením podoby města Plzně, v jaké ji známe v dnešních dnech.

6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

AP HUMAN GEOGPRAHY, 2015. Evaulating the Models. *AP Human Geography* [online] [vid. 12. duben 2015]. Dostupné z: <http://spowers.weebly.com/project-5.html>

BENEDIKT, Alan, 2015. Městská doprava v Plzni. *Informace o městské dopravě* [online] [vid. 22. březen 2015]. Dostupné z: <http://www.doprava.cx/plzen.php>

BERAN, Lukáš, 2013. *Industriální topografie: průmyslová architektura a technické stavby*. V Praze: ČVUT, Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury. ISBN 9788001053966.

BERGER, Peter Ludwig, 2003. *Pozvání do sociologie: humanistická perspektiva*. Brno: Barrister & Principal. ISBN 8085947900.

BURGESS, E. W, 1984. The Growth of thle City: An Introduction to a Research Project. In: *The City Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. London: The University of Chicago Press Ltd., London. ISBN 13:978-0-226-64611-4.

CARTER, Harold, 1995. *The study of urban geography*. 4th ed. London ; New York : New York: Edward Arnold ; Co-published by Halsted Press. ISBN 0713165898.

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2006. *Statistika - od historie po současnost* [online]. Praha: Český statistický úřad. Dostupné z: [http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/statistika:_od_historie_po_soucasnost/\\$File/historie_csu.pdf](http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/statistika:_od_historie_po_soucasnost/$File/historie_csu.pdf)

ELEKTRICKÉ PODNIKY MĚSTA PLZNĚ, 1929. *Třicet let činnosti elektrických podniků města Plzně*. Plzeň: Grafika Plzeň.

FRIEDMANN, John, 2002. *The prospect of cities* [online]. Minneapolis: University of Minnesota Press. ISBN 0816638845. Dostupné z: <http://www.openbooke.com/ebook/the-prospect-of-cities.html>

HOYT, Homer, 1939. *The Structure and Growth of Residential Neighbourhoods in American Cities*. Washington: United States Government Printing Office.

JEŘÁBEK, Hynek, 2014. *Slavné sociologické výzkumy (1899-1949)*. Praha: Sociologické nakladatelství. ISBN 9788074191657.

KNÍŽNICE DĚJIN TECHNIKY, 1952. *Paměti Františka Křížika, českého elektrotechnika*. Praha: Technicko-vědecké nakladatelství.

- KOHOUT, Jiří, 2009. Město v pohybu - 110 let ve službách města. In: *Město v pohybu - 110 let Plzeňských městských dopravních podniků*. Plzeň: Starý most, s. 118. ISBN 978-80-87338-01-3.
- KRIEGER, Miloslav, 2001. *Plzeňský poutník, aneb, Plzní ze všech stran*. Praha: Baset. ISBN 8086223329.
- KUMPERA, Jan, 2008. Od začátku osvícenského absolutismu do roku 1914. In: *Plzeňsko: příroda, historie, život*. Praha: Baset, s. 331–340. ISBN 978-80-7340-100-9.
- LOSOS, Ludvík., 1981. *Atlas tramvají*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů.
- LOSOS, Ludvík., 2004. *Městská doprava v Plzni: 105 let MHD v Plzni v dokumentech a obrazech*. Plzeň: Plzeňské městské dopravní podniky. ISBN 8072700219.
- MARTINOVSKÝ, Ivan a Jaroslav DOUŠA, 2004. *Dějiny Plzně v datech: od prvních stop osídlení až po současnost*. Praha: Nakl. Lidové noviny. ISBN 8071067237.
- MATUŠKOVÁ, Alena, 2007. *Geografie města Plzně*. Plzeň: Západočeská univerzita. ISBN 9788070435588.
- MUSIL, Jiří, 1967. *Sociologie soudobého města*. Praha: Nakladatelství Svoboda Praha.
- PARK, Robert E., 1915. The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior In The City Environment. *The American Journal of Sociology*. roč. 20, č. 5, s. 577–612.
- PARK, Robert E., 1984. The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. In: *The City Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*. London: The University of Chicago Press Ltd., London. ISBN 13:978-0-226-64611-4.
- PECUCH, Martin, 2013. Městské obvody města Plzeň. *Plzen.eu* [online]. Dostupné z: <http://www.plzen.eu/obcan/o-meste/informace-o-meste/mestske-obvody/>
- PROUT, Alan, 1996. Actor-network theory, technology and medical sociology: an illustrative analysis of the metered dose inhaler. *Sociology of Health and Illness* [online]. 3., roč. 18, č. 2, s. 198–219 [vid. 6. leden 2015]. ISSN 0141-9889, 1467-9566. Dostupné z: doi:10.1111/1467-9566.ep10934726

RŮŽKOVÁ, Jiřina. a Josef. ŠKRABAL, 2006. *Historický lexikon obcí České republiky 1869-2005*. Praha: Český statistický úřad. ISBN 80-250-1310-3.

SCHREIER, Pavel, 2008. Zrození železnic. In: *Plzeňsko: příroda, historie, život*. B.m.: Baset, s. 479–485. ISBN 978-80-7340-100-9.

ŠLEHOFER, Jan, 2015. Historie tramvajové dopravy v Plzni. *Plzeňské tramvaje* [online] [vid. 22. březen 2015]. Dostupné z: <http://www.plzensketramvaje.cz/?page=historie.htm>

TÖNNIES, Ferdinand, 2001. *Community and civil society*. Cambridge ; New York: Cambridge University Press. Cambridge texts in the history of political thought. ISBN 0521561191.

7 RESUMÉ

The aim of this thesis was to describe the process of installation of tram lines in the city of Pilsen at the end of 19th Century related to later evolution of the city as a whole. We saw how tram lines with their way of connecting was an important component in process of formation of resemblance of the Pilsen we know in these days. In this thesis I worked with ecological approaches to study of the city and urbanism in tradition of the Chicago school of sociology. Important thoughts gave us mainly Robert Ezra Park. Then I used two theories of ecological division of the city and I confirmed their functionality or better combination on example of the city of Pilsen. I described the whole process of the develop of Pilsen from the of 19th century to presence. I have been working with old maps of city in order to visualize its evolution with respect to the tram lines. We saw how the city both geographically and demographically grow with using demographic data and old plans already mentioned.

It is possible to say that I showed the relation between installation and formation of tram lines and the growth of the city. After all there is a question about who or what is specifically responsible for chain of events which started at the end of 19th Century by installation of the tram lines in Pilsen. It could be the designer of tram lines, political representation or the infrastructure of then city itself. Answers to this question which arose after my historical research can give as Actor Network Theory which assumes agency of both human and non-human agents, or better say actors. This is one of the possible ways which can be this phenomena further explored.