

URBANIZACE A VÝSTAVBA INFRASTRUKTURY V UHERSKÉM HRADIŠTI, UHERSKÉM BRODĚ, UHERSKÉM OSTROHU A VESELÍ NAD MORAVOU V PROCESU MODERNIZACE NA PŘELOMU 19. A 20. STOLETÍ

Jan Zapletal, Uherské Hradiště

Urbanizace, jako dílčí proces modernizace, hrála v rozvoji maloměst na jihovýchodní Moravě na přelomu 19. a 20. století významnou roli a vedla k trvalým a nezvratným změnám struktury měst.

Uvedení do problematiky urbanizace maloměst v habsburské monarchii

V 19. století vzniklo v Evropě mnoho nových, převážně industriálních měst a svou dosa-
vadní podobu rychle měnila i tradiční maloměsta. Dříve nedotknutelné dominanty zastínila
nová zástavba a z venkova přicházelo za prací množství lidí, kteří se zde i trvale usazovali,
a tím také měnili stávající zástavbu. Nejen velké moravské aglomerace (Brno, Ostrava), ale
i provinční města na konci 19. století profitovala z urbanizace. Paralelně k rozšiřování vel-
kých měst probíhala i v menších obcích výstavba technické infrastruktury. V časové kompa-
raci s velkými městy zaostávala přibližně o dvacet let. Pro nízkorozpočtové komunální hos-
podaření maloměsta bylo složité financovat budování moderní infrastruktury. Pravidelné
příjmy města (i když neustále stoupaly) stačily zajistit pouze běžný chod městského hospo-
daření. V žádném případě nepokrývaly nároky na budování infrastruktury. Města si muse-
la vypomoci bankovními půjčkami. V každoročních městských rozpočtech přitom nejsou
bankovní půjčky zahrnuty do příjmové části městského rozpočtu v příslušném roce, ale ve
výdajové části se postupně objevují kolony „úroky z půjček, umořování dluhu.“¹ Obecní
výbory musely obhajovat zvyšování obecních přírážek, přičemž zastupitelstvo bylo již kon-
cem 19. století chápáno nejen jako představitel společenské vrstvy, ale rovněž politické stran-
y, což se jevílo ještě o něco spletiťjší v národnostně heterogenních oblastech.²

Stavební aktivita měst byla rok od roku intenzivnější. Přestavba, úprava a výstavba no-
vých ulic a okruhů probíhala ve všech městech. Mnohapatrové obytné stavby v historizují-
cích stylech signalizovaly svou velkolepostí, reprezentativností a okázalostí ctížádostivost
a pýchu hrdého majitele. Také radnice v „říšském slohu“ nebo obchody s atraktivními vý-
lohami vyzařovaly nádech, či spíše odlesk metropolitního urbanismu. Dokázalo-li město
a jeho elity získat dostatečný kapitál, mohly si najmout nejproslulejší architektky (např. v No-
vém Jičíně postavil výtečný vídeňský architekt Otto Thienemann rodinné vily pro továrníky
Augusta a Johanna Hückelovy). V národnostně smíšených městech soupeřili Češi s Němci
ve stavbě „německého domu“ nebo českého „národního domu – měšťanské besedy.“³ Ve
většině obcí vznikly do první světové války mezi novým nádražím a starou městskou zástav-
bou malé „nádražní čtvrti“ s nájemními domy, poštou a obchodními zařízeními. Výstavba
podél silnice s reprezentativními vilami a letohrádky se vyvíjela na okraji starší zástavby.
Původní průjezdová silnice ve starší zástavbě byla jakousi „hlavní třídou“ s prodejny, ma-
lými obchodními domy a budovou městské spořitelny. Především v hlavním okruhu města
se stavěly moderní nemocnice, pokračovací školy a zařízení okresní správy. Do roku 1918
nacházíme ve větších maloměstech čtvrti, či spíše ulice pro úředníky.

Infrastrukturní zařízení lze dělit dle mnoha způsobů. Shoda mezi historiky panuje ohled-
ně zařazení bezpečnostních, zdravotních i komunálních podniků. Mnozí historici sem dále
zahrnují školství, kulturu, sociálně-politickou infrastrukturu i chudinské záležitosti.⁴

Za administrativními úkoly typu zajištění stavu na základě „principu předběžné opatrnosti“ nebo „odvrácení veřejného nebezpečí“ můžeme najít nová nařízení ve stavebním řádu, která měla např. zamezit požárům.⁵ Pod vlivem moderního lékařského výzkumu, a rovněž jako reakce na smrtonosné epidemie, byly staré (mnohdy říční vodou napájené) městské studny postupně nahrazovány vodovodním potrubím. Průkopníky se v tomto směru staly města v alpském prostoru, využívající výhodnějších geologických předpokladů. Takové zdokonalení též sloužilo k snadnější likvidaci požárů.⁶ Ne ve všech případech se odstranění kašny shledalo se souhlasem měšťanů. Důvod je nabíledni, kašna bývala orientačním „středobodem“ každodenních setkání a rozhovorů.⁷

Maloměsto se mnohdy jeví jakýmsi mezipatrem mezi vesnicí a velkoměstem. Daleko silněji je viděno z perspektivy velkoměsta, kterému charakterově více odpovídá, než z pohledu vesnice. V neposlední řadě proto, že zde sledujeme vzájemné působení industrializace, kapitalismu, technického vývoje, architektury, médií a životního stylu. Z tohoto pohledu se vesnický život městskému vzdaluje.⁸

Komunální investice, stejně jako dnes, vzbuzovaly zásadní politické kontroverze. Tradiční střední vrstvy, financující budování infrastruktury a sociální záležitosti, nacházely ve zvyšující se prestiži města jen malou útěchu. Jimi prosazovaný ekonomický (pseudo)liberalismus velel nechat pole působnosti samosprávy jen tam, kde nebyla možná soukromá iniciativa. Samospráva měla mít v jejich očích jen úzce vymezený prostor pro vlastní aktivity, měla se věnovat pouze údržbě a pořádku, zajišťování bezpečnosti, či výstavbě dílčí infrastruktury.⁹ 19. století přineslo v habsburské monarchii výrazné zesílení účinnosti ekonomického faktoru jako prostředku sociálního vzestupu. Vztah mezi „starými“ a „novými“ elitami, tedy mezi tradičními *Honorationes* a velkopodnikateli, se vyvíjel pozvolna. Nejprve si tradiční vrstva udržovala odstup („exkluzivitu“), kdy zpravidla ve spolcích vznikala pomyslná dělící čára mezi „starými“ a „novými“, ale už během jedné generace často splynou v novou, hospodářsky orientovanou, vládnoucí elitu.¹⁰ V německých liberálních kruzích dokonce existovaly utopické myšlenky, že v menších městech může fungovat velmi liberální model „lepší společnosti na principu rovnosti“. Propojením „starých“ a „nových“ elit tyto ideje vzaly za své. Velkými podnikateli a tradičními vrstvami řízená komunální politika byla vytvářena na liberálním, nikoli na demokratickém základě.¹¹ Mezi „modernizátory“ a tradičními vrstvami vznikal ve fázi vysoké industrializace stále větší odstup. V dobách převratných změn se vždy projevovaly konzervativnější tendence. K překonání psychologické bariéry rozvoje přispělo zrušení cechovní výroby. Spolu se skepsí k novému v obcích sledujeme i specifické zájmy, které se ne vždy shodovaly s urbanizačními snahami, jako v případě *Hausbesitzer* (majitelé domů), které nepochybně iritovaly čím dál vyšší poplatky a přírážky, jež chápali jako nespravedlivou daň za modernizaci. Jako nejproblematičtější v rozvoji obcí se jevílo pomalé získávání důvěry elit v novinky, což protahovalo industrializační a urbanizační proces i v řádu desetiletí.¹²

Zpočátku o veškeré stavební agendě rozhodoval obecní výbor, ovšem postupem času musel, mnohdy s velkou nechtí, v komplikovaných záležitostech spolupracovat s lidmi vzdělanými v daném oboru, kteří se na úřednických postech stávali v poslední čtvrtině 19. století součástí moderní výkonové samosprávy (*Leistungsverwaltung*).¹³ Úřednictvo v Předlitavsku tvořilo kompaktní a uzavřenou skupinu, z části privilegovanou, společností respektovanou a s garantovanou definitivou. Na Moravě existovaly stavební okresy, jejichž činnost byla implementována do zemského zákoníku.¹⁴ Hradištský okres byl od 1. ledna 1865 rozdělen na dvanáct menších okresů. Působnost úřadu byla rozsáhlá, spojená s výstavbou a opravami komunální infrastruktury (průmyslové stavby, školy, mosty, vodovod, ochranné hráze, regulace Moravy atd.). Jen výjimečně šlo o soukromé stavby. Úřednický aparát byl neustále posilován probíhajícími reorganizacemi veřejné správy.¹⁵ V září roku 1868 oznámil moravský místodržitel Poche rozdělení Moravy na osm stavebních okresů.¹⁶ Pracovníci úřadu svými

odbornými znalostmi a profesními předpoklady zaručovali vysokou úroveň prováděných stavebních akcí. Pod úředním tlakem musely samosprávy středních měst a maloměst dbát na kvalitní naplánování městského prostoru, aby bylo možno v budoucnu vybudovanou infrastrukturu napojit na novou městskou zástavbu.¹⁷

Politické spory spojené s komunálními investicemi přetrvávaly až do závěru 19. století. Jednak zde stále existovaly výrazné politické pochyby, jednak se prosazovaly síly, které těžily z „municipálního industrialismu“ a cestu změn nechaly otevřenou podle toho, jak se vyvine na základě určitých předpokladů technologický rozvoj.¹⁸ V této souvislosti docházelo k posunu významu termínu a mluvíme už o tzv. „municipálním socialismu“, kdy sama města převzala koncem 19. století na svá bedra podnikatelské aktivity, a to za pomoci profesionalizované výkonové samosprávy, čímž ukončila předchozí individualistickou liberální epochu.¹⁹ Komunální samosprávy usilovaly o to, aby měly všechny kompetence k samostatnému nakládání s obecním majetkem. Zejména ve středních a větších městech byl vytvářen systém komunálních podniků a ústavů, což vytvářelo podstatu municipálního socialismu.²⁰ Zisk, který produkovaly monopolizované městské podniky, byl využíván nejen k „obecní prospěšnosti“, ale městská samospráva si jím dokázala zajistit určitou míru samostatnosti a nezávislosti na státní správě.

V zásadě ekonomická prosperita malého města do vysoké míry závisela na vazbách s venkovským prostředím. Malé město bylo nositelem modernizace venkovského prostoru a bylo přirozeným centrem dané oblasti. Z venkovského pohledu musíme vidět maloměsto jako městská předpolí, která mohou venkované zásobovat zbožím a službami.²¹ Základní funkcí malého města tak byla obsluha a regulace okolních vesnic. Maloměsto dokázalo postupem času nabídnout naprosto srovnatelné kvalitní služby jako střední nebo větší město. Moderní maloměsta v oblasti služeb mohly obyvatelům zajistit i různé lékařské profese. Zvláště na přelomu 19.–20. století vlád v budování infrastruktury náležitý stavební rozmach, vzrůstala jak výstavba, tak stoupala i potřeba přestavby. Moderní obytná zástavba se nevyhýbala ani přáním zákazníků postavit rodinnou vilu v přírodě. Mimo to se mnohé moderní maloměsto mohlo pyšnit zvláštní identitou, disponující novými strukturami občanské společnosti, tedy určitými skupinami lidí a organizacemi, jež vědomě udávaly směr dalšímu vývoji.²²

Komunální investice byly cíleně směřovány především do dvou oblastí. Tradičním polem působnosti, ve kterém se už dlouho obce činily, bylo silniční stavitelství, druhá oblast je spojená s technickým rozvojem plynárenství, budování osvětlení, kanalizace a vodovodu.²³

Proces urbanizace ve sledovaných maloměstech

V rámci snahy o širší objasnění průběhu, okolností i peripetií maloměstské urbanizace je přitom nezbytné hledat nové uspokojivé odpovědi na řadu otázek a problémů. Nejdříve si položíme základní otázku: Byl urbanismus moravských maloměst na regionální úrovni? Na fotografiích sledovaných obcí z konce 19. století se všechny jeví jako perfektní a zdravá místa k životu, a to včetně rozvíjejících se průmyslových čtvrtí na hranici měst. Obecní prostory obklopuje všudypřítomná zeleň, náměstí a nejbližší ulice vypadají čistě, a to se týká i průmyslovějších periferií měst se sem tam vykukujícími továrními komíny. Celkový pohled na města je jednoduše idylický. Ovšem realita byla poněkud odlišná. Historická jádra jsou často jediným územím města, které pokládáme za „skvostné“, zbylé části mají z dnešního úhlu pohledu většinou nižší kvalitu, již za součásti města vlastně ani nepovažujeme.

Struktura města přitom nevzniká staticky, ale její utváření je ovlivňováno dominantním postavením určité vládnoucí skupiny (a jejími zájmy), nebo dějinnou podobou města. V tomto smyslu rozlišujeme mezi univerzitním, obchodním a podnikatelským městem.

Uherské Hradiště

Dílčích studií, přibližujících urbanizační změny vývoje na území města po polovině 19. století, máme poskrovnu. Můžeme zmínit jen práci manželů Jůzových *Uherské Hradiště* o uměleckohistorickém rozvoji města od jeho založení dovedenou do poloviny 20. století. V našem kontextu je podstatné, že až po roce 1989 vzniklo několik prací, které se snažily o objektivnější a kritické zhodnocení městského urbanismu a jeho sociálních důsledků. Jmenujme Eliášovu studii o stavebně-historickém průzkumu památkové zóny historického jádra města z počátku devadesátých let 20. století; útlou publikaci Jaromíry Čoupkové a Blanky Rašticové o proměnách města a před časem vydaný *Program regenerace městské památkové zóny Uherské Hradiště* odborem architektury na městském úřadě v Uherském Hradišti.²⁴ Plány města a stavební dokumentace jsou zastoupeny v archivním fondu AM UH III a mj. nám přináší topografický obraz města na přelomu 19. a 20. století, kdy si Uherské Hradiště ještě do značné míry zachovalo středověký urbanizační charakter. Nejlépe zdokumentované jsou projekční návrhy na neuskutečněnou výstavbu nemocnice v ulici Menclovice v prvním desetiletí 20. století.²⁵

Zdejší urbanizační proces, směřující k vytvoření stavebně i sociálně pozoruhodného modelu agrárního města, postupoval v naprostém sepětí se strategickými zájmy a podnikatelskou politikou městské výkonové samosprávy, úzce spolupracující s okresním úřadem v Uherském Hradišti. Úřad byl institucí s přidruženými agendami, které tvořily především odborné služby, spojené s neustále se měnícími zákonnými nařízeními. Nejvýznamnějším oddělením je technické, mající na starosti stavební, infrastrukturní a agrární záležitosti. Stavební okres zde existoval už od vzniku okresních institucí. Dokazují to dochované podací protokoly a písemnosti z let 1858–1864. Samo město Uherské Hradiště zaměstnávalo na přelomu 19. a 20. století kolem dvaceti úředníků s přesně danou agendou. Mezi nejvýznamnější můžeme zařadit funkci městského sekretáře (tajemníka), finančního a stavebního kontrolora. Úředníci sami iniciovali a podporovali modernizační snahy samosprávy.²⁶

U tradičních center se zdůrazňuje jejich pomalost a poměrná zaostalost oproti průmyslově rozvíjejícím se městům. Také malé město může v průběhu dějinného vývoje měnit svoji specifickou sociální a ekonomickou funkci, již se odlišuje od jiných typů měst.²⁷ Jedním



Uherské Hradiště. Pohled na část města z věže farního kostela směrem na Mařatice. Kolem roku 1920.

z předpokladů urbanizačního rozvoje města Uherské Hradiště bylo zlepšení dopravního spojení. Na návrh hraběte Leopolda Berchtolda byl v roce 1817 vybudován krajským inženýrem Michalem Schwederem nový most přes řeku Moravu, který zároveň zkrátil cestu do Starého Města, dříve vedoucí přes Rybárny. Starý most, který stál v místech za dnešním Slováckým divadlem, byl zrušen a zůstal po něm dlouho jen zděný empírový oblouk nad sochou sv. Jana Nepomuckého.²⁸

Na konci 18. století bylo velké Masarykovo náměstí v nižší úrovni, než se nachází dnes, proto byla využita suť po likvidaci kostela sv. Jiří (v roce 1785) při následných terénních úpravách k zvýšení úrovně. Suť kostela byla zavezena také odkrytá strouha Rechla,²⁹ která vedla středem města a plnila funkci kanalizace, ale za vysokého stavu vody způsobovala ve městě záplavy. Zасыпáním strouhy zmizelo pozoruhodné dělítko půdorysu města, které po staletí připomínalo výjimečné okolnosti městského založení.

Koncepční úpravy komunikací měly na počátku 19. století zásadní význam pro další rozvoj města. Zatímco většina moravských měst začala s výstavbou mimo hradby poměrně brzy po jejich zrušení, v Uherském Hradišti kvůli inundačnímu terénu později. V roce 1826 byl vypracován urbanizační projekt a roku 1830 dostavěna na vyvýšeném podkladě vybudovaná komunikace se šesti mosty. Vedle nové komunikace směrem do Starého Města byl pozměněn přístup i do Mařatic. Komunikace vedla od Josefské brány oklikou až do dolní části Mařatic a pokračovala po úbočí sadského kopce do Kunovic. Obě silnice byly osázeny topolovými alejemi. Po zrušení fortifikací získalo město část hradebních prostranství v tratích Tůně a Tenice pro nový urbanizační rozvoj. Ostatní pozemky byly prodány měšťanům, kteří si zde zřídili sady, nebo je používali jako louky a pastviny. Hradby nemohly být zcela odstraněny, jelikož na některých místech nadále sloužily jako hráze proti možným záplavám.³⁰

Urbanizační rozmach města od konce šedesátých let se projevil jak na růstu populace, tak na zdvojnásobení počtu domů. V letech 1869–1910 se zvýšil počet domů v městské zástavbě z 214 na 427.³¹

Klíčovou otázkou městského urbanismu ve sledovaném období je, co zlepšit kvalitu života ve městě a jak ji hledat? Zjednodušeně lze říci, že urbanismus je de facto uměním



Uherské Hradiště. Letecký pohled na Mariánské náměstí v první polovině 20. století.

uspořádat ulice, parky, náměstí a domy mezi tím. Působnost nově zřízeného stavebního úřadu, vzniklého na popud okresní správy, se neustále měnila a rozšiřovala. Od všestrannosti postupně přecházela k stále striktnějšímu dozoru a k specializaci. Agenda se dotýkala stavebních a agrárních operací a dohledu na železniční a obecně infrastrukturní výstavbu. Zásadní změna v charakteru nové výstavby nastala na popud stavebního úřadu v sedmdesátých letech 19. století a směřovala k rozšíření půdorysu města. Ještě v roce 1869 byla sice vystavěna budova německého gymnázia v bývalé jezuitské zahradě, ale většina novostaveb je již umístěna do

prostorů po odstraněných fortifikacích. Měšťanské domy byly rekonstruovány, často zvýšeny o patro a fasáda upravena v moderních novostylech. Ve stejné době vznikly s novou stavbou ulice Velehradská a přestavovaná ulice Hradební. Na prvním místě zmíníme budovu Měšťanské besedy z roku 1871, vystavěnou na místě původní bašty sv. Františka. O výstavbu besedy se zásadním způsobem zasloužil poslanec František Šrom tím, že na stavbu půjčil a později věnoval 10 000 zlatých. Tímto stavebním počinem získalo Uherské Hradiště nové, velmi živé středisko kulturního a společenského života. V Hradební ulici byla v roce 1875 postavena židovská synagoga a v letech 1879–1887 komplex budov nového městského pivovaru.³²

Skupina veřejných staveb, budovaná v dlouhém časovém rozmezí, svědčí o jisté nekonceptčnosti a neplánovitosti a také o tom, že státní subvence se do agrárních oblastí východní Moravy dostávaly ve značně omezeném množství, kdy přednost měla především velká města a průmyslové oblasti. Z průmyslových podniků snad jen zmíníme Fürstovu sladovnu (1870) a Schaniakův stavební podnik (1885) podél silnice směrem na Kunovice (dnešní třída Maršála Malinovského). Naproti nim se samospráva rozhodla vybudovat podle návrhů vídeňského stavitele Antona Siebecka městský park (dnešní Smetanovy sady). V roce 1882 Ústřední matice školská uzavřela smlouvu se stavitelem a příležitostným architektem Josefem Schaniakem na stavbu gymnaziální budovy, postavenou v rekordně krátké době za jedenáct měsíců. K realizaci stavby došlo v roce 1884 a následující rok už v nové budově probíhala výuka. Gymnázium je situováno na území bývalé Karlovy bašty, na dnešní Velehradské třídě. Budova je postavena v novorenesančním stylu s kupolovitou střechou a sgrafity vyzdobenou čelní fasádou.³³

Dobrého klienta nachází urbanismus v osobách dvou dlouholetých starostů, Jana Protzkara a Josefa Stancla, majících společně sdílené cíle rozvoje a výstavby města. Ke stavbám závěru 19. století se důstojně řadí soubor budov justičního paláce. Výstavba probíhala v letech 1891–1897 a vyžádala si značné terénní úpravy. Protože severní část stavby musela být založena na pilotách, bylo nutno o dva metry zvýšit úroveň terénu a navíc se začaly objevovat problémy s odvodněním a kanalizací. Podobné potíže provázely další sousední stavby na nově založeném Palackého náměstí, které organicky navázalo na tradiční městský plán a neobvykle citlivě jej rozšiřovalo.³⁴ S nástupem industrializace dostal důležitý impulz i sektor bytové výstavby. Další výstavba pokračovala v ulicích Dlouhá, Žerotínova a Jana Lucemburského. Zastavována byla též Velehradská ulice v místě mezi gymnáziem a Tyršovým náměstím. Zastupitelstvo města se rozhodlo vystavět novou budovu městské spořitelny a radnice. Brněňští architekti Vojtěch Dvořák a Karel Welzl vypracovali v březnu 1891 projekt a během dvou dalších let byla postavena dvouposchodová stavba v kombinovaných novostylech. Plastiky atlantů a čtyři alegorické postavy na fasádě realizoval sochař Antonín Popp a malíř Joža Uprka vyhotovil nástěnné malby s tématy apoteózy (oslavy) dějin města. V době vzniku byla stavba důkazem modernity a prosperity obce, později však bude považována za hrubé narušení předprostoru sousedního areálu bývalé jezuitské koleje. Budova sice uzavřela náměstí, ale „zakryla“ levou část traktu jezuitských budov. Naproti ní rozlehlá tříkřídlá stavba měšťanské školy z let 1912–1913, podle návrhů architekta Ladislava Skřivánka, byla již umístěna tak, že sama formuje malé Komenského náměstí. Modernizace a změny v urbanizaci si v roce 1913 vyžádaly výstavbu nové městské kanalizace. O rok později se začalo s vrtáním nového vodovodu. Také staré plynové osvětlení z roku 1885 nevyhovovalo moderním standardům a bylo nahrazeno elektrickým. Samospráva, nespokojená s plynárenskou firmou Raimunda von Götze, poslala dotazy na cenu elektrárny a elektrického osvětlení do okolních měst (Vyškov, Holešov, Přerov), které jej už měly. Ještě do první světové války se nad vybudováním elektrické centrály obecní rada vážně zamýšlela, mimo jiné proto, že v roce 1914 skončily třicetileté obchodní smlouvy s Götzovou firmou. Už v roce 1912 mělo několik domů na Palackého náměstí elektrické osvětlení.³⁵

Uherský Brod

Uherský Brod je historickým městem, vertikálně situovaným. Dodnes vidíme na mnoha místech zbytky hradebních zdí, kterými vedou úzké uličky a průlomy. Od vlakového nádraží, vybudovaného zároveň s výstavbou vlárské dráhy, vystoupáme po čtyřiaosmdesáti schodech do města. Dolní, dnešní Masarykovo náměstí ve tvaru nepravidelného čtyřúhelníku je velmi rozlehlé a ve druhé polovině 19. století se stalo sídlem finančních institucí, hotelů a obchodů v přízemí domů. Náměstí vévodí stará radnice s barokní věží. Naproti ní se nacházela nejrušnější ulice (dnes Komenského) ve městě. V blízké ulici se nalézala synagoga, kterou si místní židé postavili s povolením Maxmiliána Kaunice. V křížení obou ulic stojí kostel sv. Jana Křtitele a vedle něj dům Občanské záložny. Za blízkým špitálem se rozprostíral starý židovský hřbitov. Nový se dnes nachází na předměstí naproti největšího podniku ve městě, Janáčkova pivovaru z roku 1894. Na samotné periferii města byl vybudován rozsáhlý komplex budov továrny Orion–Maršner. Nad předměstím vede široká Kaunicova ulice s dominikánským kostelem, v jehož blízkosti stojí nová školní budova. V historicky nejstarší zachované části města – Zámku – bylo na konci století zbudováno v bývalých stájích městské muzeum. Nad zámkem se rozprostírá Horní náměstí (Mariánské) a nad ním vilová čtvrť s budovami okresního soudu, okresního úřadu a sokolovny, postavenými ve dvacátých letech 20. století. Za sokolovnou se nalézala městský park, založený v roce 1871, s budovou zimní hospodářské školy.³⁶

Na nákladné výstavby silnic a chodníků si obec půjčovala u místních finančních institucí. Jen na stavbu hlavní silnice si samospráva vypůjčila 55 000 korun.³⁷ Největší územní změny probíhaly až po nástupu české samosprávy po roce 1890. Na samém sklonku 19. století bylo v městském prostoru realizováno několik projektů, které již odkazovaly na blížící se lepší časy, kdy přímo v zástavbě vznikl v devadesátých letech nový objekt místní Občanské záložny. Při dráze byla vybudována Riegrova třída s řadou vilových domů. V roce 1893 založila obecní rada na sporném území, po dohodě s majitelem velkostatku Václavem Kounicem, Horní park a postavila kolem Horních valů silnici. Koncem století se podařilo různými modifikacemi terénu a vysazováním alejí a sadů na dříve zanedbaných plochách dodat městu nynější podobu.³⁸ V prvním desetiletí 20. století pořídila městská rada moderní polohopisný plán, nezbytný pro rozvoj města.

Po smrti starosty Bedřicha Webera došlo k rozšíření jatek, postavení Briefovy továrny na ohýbaný nábytek (1906) a výstavbě nových školních budov. Po velké povodni v roce 1910 dochází k regulaci řeky Olšavy. V rámci nového plánu zrušila městská rada v roce 1911 Seichertův park a změnila jej ve stavební plochy. Ještě před válkou zde vznikla továrna na zpracování ovoce, lihovar a elektrárna.³⁹

Nový vzhled města glosoval i místní tisk, kdy v novinách kritizoval dlouhodobou neschopnost lokálních samospráv vybudovat městskou kanalizaci, takže splašky i nadále tekly volně po ulicích. Někdy bylo voleno až velmi netradiční řešení úprav ulic a náměstí, jen aby se ušetřilo. Dlažba na naprosté většině ulic chyběla úplně.⁴⁰



Uherský Brod. Pohled na větší část Masarykova náměstí ve směru od východu, s farním kostelem Neposkrvněného početí Panny Marie, před ním kašna se sochou sv. Floriana. Z dvacátých let 20. století.



Uherský Brod. Letecký pohled na město. Zcela dole Masarykovo náměstí, nad ním Mariánské náměstí. Z dvacátých let 20. století.

Státní úřady v Uherském Brodě nedisponovaly vlastními budovami ani vhodnými místnostmi, ale byly nuceny si je pronajímat od lokální samosprávy na radnici. V roce 1902 žádalo hejtmánství o vhodnější prostory pro úřadování, jelikož staré prostory nedostačovaly jak personálu, tak narůstající agendě. Místní samospráva se snažila vyjít státu vstříc a zároveň využít nové prostory. Nejprve bylo doporučeno zakoupit dům sousedící s radnicí a propojit je a poté přikoupit Panský dům. Návrh byl později odmítnut. Teprve až po válce byly úřadům postaveny odpovídající budovy.⁴¹

Uherský Ostroh

Uherský Ostroh jako starobylé maloměsto bylo urbanisticky rozděleno na několik samostatných politických a stavebních částí. Ostrovní charakter města determinoval stavební aktivitu nejen v novověku, ale také na přelomu 19. a 20. století. Modernizace plně korespondovala s celkově značně zaostalými poměry tohoto retardovaného maloměstského sídla. Výraznější stavební dominanty obce tvořily především zámek a kostel na náměstí. Na přelomu století většina domů byla jen nízkými přízemními staveními nevalné kvality a kulturní hodnoty. Hlavní půdorysné linie města byly v podstatě vytyčeny již jeho zakladateli a v průběhu předchozích století se jejich hlavní tahy příliš neměnily. Sídelním jádrem obce bylo trojúhelníkové náměstí



Uherský Ostroh. Náměstí sv. Ondřeje, uprostřed v pozadí v zámek. Kolem roku 1910.

s měšťanskými domy, s pozdně barokní stavbou farního kostela sv. Ondřeje z 18. století. Z nejvýznamnějších historických památek můžeme zmínit zámek, založený původně jako obranný hrad, přestavěný v průběhu 16. století pány z Kunovic ve vzdušný renesanční zámek s rozsáhlým parkem. V 19. století jako lichtenštejnský



Uherský Ostroh. Náměstí sv. Ondřeje. Kolem roku 1900.

majetek přestal být šlechtickou rezidencí a stal se pouze střediskem správy panství. Město v důsledku častých požárů procházelo postupnou přestavbou, spojenou s nahrazováním dřevěných nebo hrázděných domů s doškovými střechami stavbami kamennými a cihlovými. O moderních urbanizačních snahách se nedá v podstatě mluvit. Plánování výstavby a dalšího územního rozvoje nemělo nic společného s cílevědomou politikou. Z dochovaných dokumentů můžeme vysledovat jen velmi nízkou stavební aktivitu. Pokud nějaká komunální výstavba probíhala, tak vždy ve spojitosti s rozšiřováním agrárních a protoprůmyslových podniků. Pokud se obec vůbec pustila do nějakých územních změn, tak se týkaly především drobných úprav pozemních komunikací. Postupně docházelo k vydláždění náměstí, k úpravě silnic vedoucích k vlakovému nádraží a mostu.⁴² V roce 1885 došlo výstavbou železného mostu na místě provizorního k lepšímu propojení mezi samotným městem a Předměstím Ostrohu. Souměstí se rychleji začalo rozvíjet po výstavbě cukrovaru, kdy se hlavně v západní části města budovaly nové ulice. Na pravém břehu Moravy směrem k Moravskému Písku se poněkud ospale rozvíjela nová čtvrť – Nový Svět. Ještě na konci 19. století vznikl v její blízkosti městský park, od něhož vedla stromová alej podél chodníku směrem k Polešovicím.⁴³

Tragédií, která postihla celý uherskoostrožský správní okres a měla největší vliv na další urbanizační rozvoj a podobu města, byla katastrofální povodeň z 6. září 1910. Téměř dvě třetiny obce byly zaplaveny a celé řady domů z kotovic se zhroutily. Způsobená ztráta byla znalci oceněna na 341 714 korun. Úplně zničeno nebo těžce poškozeno bylo 163 domů, 43 stodol a 92 chlévů.⁴⁴ Ze státní podpory, darů a sbírek mělo být postaveno nové sídliště. Potřebná parcela byla získána darem od lichtenštejnského velkostatku. Na tzv. lichtenštejnském láně, ležícím ve směru k Blatnici, vyrostla velmi rychle nová městská čtvrť Na Láně s 53 domy. Nové stavby rychle realizovala firma Antonína Mrkvy a do dvou let byly již veškeré práce dokončeny.⁴⁵

Úpravy na řece Moravě, která sledovaným územím protéká od svého 122. kilometru po 158. říční kilometr, byly prováděny především za účelem neškodného odvedení velkých vod. I přes množství provedených úprav se na řece zachovaly kratší, neupravené úseky. Až do roku 1912 existoval na 122,8. kilometru jez, ten byl však při povodni ve zmíněném roce zničen a už nikdy nebyl obnoven. V roce 1911 byly zahájeny práce na regulaci Moravy v úseku 135.–146. kilometr, tedy od jezu ve Vnorovech po odbočení odlehčovacího ramene v Uherském Ostrohu.⁴⁶ Pozemky určené k úpravě byly obcí postupně vykupovány. Práce na regulaci toku v tomto úseku byly přerušeny během první světové války a svého dokončení se koryto dočkalo až v roce 1932.⁴⁷

Veselí nad Moravou

Výzkum slováckých měst naznačuje, že pro menší z jihovýchodních moravských obcí – Veselí nad Moravou, patřící v rámci Slovácka mezi bohaté a lidnaté obce – bylo příznačné výhradně zemědělské zázemí. Město se skládalo ze tří samostatných politických obcí: z Města Veselí na pravém břehu řeky Moravy, z Předměstí Veselí na levém břehu a z Židovské obce Veselí. Širší označení Veselí nad Moravou se používá od roku 1883. Ekonomický vzestup města od osmdesátých let 19. století byl velmi úzce spojen s napojením na moravskou železniční síť (1887) vybudováním dráhy Brno – Trenčianska Teplá, spojující Předlitavsko a Zalitavsko. V důsledku této výstavby, spojené s dostavbou druhé spojky (1891) Veselí nad Moravou – Kúty a místní dráhy Veselí – Rohatec, se stalo Veselí nad Moravou důležitým železničním uzlem v kontextu celé Moravy.⁴⁸

Vlastní město Veselí leželo na pravém břehu řeky Moravy, Předměstí Veselí na levém břehu. Základem urbanistické koncepce v 19. století bylo dodržení tradiční struktury a charakteru zástavby historické části města. Vývojem dané funkční členění bylo tedy bezvýhradně respektováno. Řeka Morava vždy patřila mezi limitující prvky v územním plánování, neboť omezovala spolu s lužními lesy rozvoj zástavby ze severozápadní strany města. Ve druhé polovině 19. století byly provedeny úpravy panského sídla a zahrad, na kterých se podílel vídeňský architekt František Schleppe, který již počátkem padesátých let vypracoval návrhy na stavbu mostů přes Moravu, na úpravu jezů a na stavbu opěrné zdi na zámecké straně moravního ramene.⁴⁹

Zkoumáme-li staré fotografie, naši pozornost upoutá farní kostel v pozdně barokním stylu. Středem panoramatu se táhne hlavní ulice s výraznými budovami, jakými byly Příkrylův hotel, záložna nebo lékárna. Pozadí malebně dotváří rozsáhlý park, z něhož vystupuje zámek podnikatelské rodiny Chorinských. Na obzoru pak můžeme spatřit Chříby s dominantou hradem Buchlovem. Rozlehlost náměstí ukazuje na existenci velkého trhového prostranství. Pravidelnost v půdorysu, kdy se kolem náměstí rozprostřela pouze jedna řada domů, naznačuje na jednotné rozvržení, na což navazuje i velmi podobná plocha městských stavebních parcel, kdy ke každému domu vždy náležela zemědělská parcela.

Vedle města uvnitř hradeb docházelo od 18. století i k zastavování venkovního místa. U Horní brány, situované směrem k Předměstí Veselí a pozemkům tzv. Rybníčku, se rozkládalo Židovské město. Na opačnou stranu, tedy od brány směrem ke kostelu, se podél hradeb usadili drobní řemeslníci.⁵⁰ Velkou zásluhu na rozkvětu obce měl místní Okrašlovací spolek. Členové a přátelé spolku upravovali ulice, přechody na frekventovaných místech a nechali vysázet přes tisíc ovocných stromů a téměř třináct tisíc okrasných. Spolek se také významně zasloužil o zřízení městských lázní v první dekádě 20. století.⁵¹

Modernizační snahy aktivně podporovali továrníci Chorinští. Už v roce 1879 zřídil Viktor Chorinský úz-



Veselí nad Moravou. Pohled na tři měšťanské domy na dnešní Masarykově třídě v prostoru před křižovatkou na Blatnici. V pozadí kostel Panny Marie. Z let 1938–1945.

kokolejnou dráhu, která vedla z hospodářského dvora přímo do jeho cukrovaru v Moravském Písku. V roce 1913 vybudoval Fridrich Chorinský ve mlýně elektrárnu a v celém Veselí bylo zavedeno elektrické osvětlení.⁵²

Závěr

Urbanizace, jako dílčí proces všeobecné modernizace 19. století, hrála v rozvoji velkých i malých měst významnou roli, vedoucí k trvalým a nezvratným změnám struktury osídlení.⁵³ O rozdrobenosti české sídelní struktury svědčí velké množství původně samostatných částí obcí (Veselí nad Moravou, Uherský Ostroh) nebo katastrálních teritorií. Dnešní městské čtvrti byly územně oddělené samostatné samosprávné celky, které ještě mnohdy na počátku 20. století měly vlastní samosprávu. Tyto celky buď dosud samostatně existují, nebo se v dalším urbanistickém rozvoji sloučily s jinou částí.

V obecné rovině bývá často viněna z pozvolného rozvoje maloměst na jihovýchodní Moravě nepříznivá geografická poloha, která se promítla i do nižší demografické křivky růstu počtu obyvatel. Napojení města na dopravní síť – hlavně železniční a později silniční – představovalo důležitý stimul pro další rozvoj maloměst. Neboť dobře fungující dopravní infrastruktura pro rychlou a dostatečnou přepravu osob a nákladu, byla jednou z nezbytných podmínek rozvoje. Slovácká maloměsta se po vybudování infrastruktury musela zabývat plynulým přílivem obyvatel z okolí, čemuž také velmi napomohla rychlá výstavba školní infrastruktury. Mimo vlastní hranice obce dochází k drobným urbanistickým změnám v blízkém okolí, kdy jsou kolem Uherského Hradiště vysazovány vinice a budovány vinné sklepy. Zatímco většina moravských měst začala se zástavbou mimo hradby poměrně brzy po jejich zrušení, Uherské Hradiště bylo výjimkou. Městu dlouho překáželo v rozvoji rozsáhlé zátopové území dvou řek, Moravy a Olšavy.

Ve srovnání s blízkými městy (Uherské Hradiště, Hodonín) lze sledovat, že v menším Uherském Brodě se stavělo poskovnu a po urbanistické stránce město ve druhé polovině 19. a počátkem 20. století nedoznalo mimořádné stavební modifikace, kromě výstavby obecních a státních škol a stavby věže u farního kostela.

Ve Veselí nad Moravou se zmotněním nástupu nové éry stalo na samém sklonku 19. století zřízení železniční stanice při Vlárské dráze, která pro město nově objevila území nacházející se na západ od města. Napojením na železnici se další urbanistický vývoj projevil především v Předměstí Veselí.

V „ospalém“ Uherském Ostrohu ostrovní charakter města determinoval stavební aktivitu nejen v novověku, ale také na přelomu 19. a 20. století, kdy fakticky nedocházelo k žádným urbanistickým změnám. Až ničivá povodeň v roce 1910 si vynutila koncepčnější stavební politiku. Modernizace plně korespondovala s celkově značně zaostalými poměry tohoto zemědělského maloměstského sídla.

Potvrzuje se teze, že i ve slováckých maloměstech existující reciproční vztah podnikatelských vrstev a městských zastupitelstev ovlivňoval chod měst, vymezoval změny urbanistického vzhledu i fungování společenských vztahů na komunální úrovni.⁵⁴ Zatím nic nenapovídá tomu, že by slovácká maloměsta se zemědělským zázemím byla nějak více postižena odvrácenou stranou hospodářského a urbanizačního růstu, tedy zvýšenou kriminalitou, katastrofálními hygienickými podmínkami, vyšší nemocností či epidemiemi. Naopak, můžeme směle prohlásit, že postupné zavádění vodovodu, kanalizace a energetické infrastruktury (plyn, elektřina) zlepšilo kvalitu žití ve městě a posunulo město do úplně jiné dimenze modernity v podobě vyššího životního standardu pro většinu jeho obyvatel. Bohužel, tento proces „dohánění urbanizace“ ve slováckých maloměstech časově zaostával za průmyslovějšími a ekonomicky progresivnějšími regiony Čech a Moravy.

Je dnes až s podivem, jak úřady ve spolupráci s obecní radou a zejména starostou, dokázaly srozumitelným způsobem formulovat společný názor na budoucí vývoj města. Nově zakládané územní plány jim byly společným nástrojem bezpečné ochrany veřejných a soukromých hodnot. Lokální instituce dokázaly měšťanům nabídnout vizi moderního žití ve městě.

Poznámky:

- 1 Srov. Kladiwa, P.: Statistická řada Österreichisches Städtebuch - opomíjený pramen ke studiu hospodářských, sociálních a demografických poměrů velkých měst českých zemí 1880–1910. *Časopis matice moravské* 124, 2005, s. 506.
- 2 Fasora, L., Kladiwa, P.: Obecní samospráva a lokální elity v českých zemích 1850–1918. Dílčí výsledky výzkumu v České republice. In: Fasora, L., Hanuš, J., Malíř, J. (eds.): *Občanské elity a obecní samospráva 1848–1918*. Brno 2006, s. 797–798.
- 3 Haas, H., Stekl, H. (Hg.): *Bürgerliche Selbstdarstellung, Städtebau, Architektur, Denkmäler*. Vídeň 1998, s. 9–25.
- 4 Kladiwa, P., Poldová, A., Káková, R.: *Lesk a bída obecních samospráv Moravy a Slezska 1850–1914*. II. díl, 2. sv.: Finance a infrastruktura. Ostrava 2009, s. 13.
- 5 Srov. Benešová, M., Pšva, R.: *Pražské ghetto, asanace, Staré Město*. Praha 1993, s. 24–28.
- 6 Kolb, A.: Die Kleinstadtauf dem Weg in die Moderne. In: *Die vernachlässigten Kleinstädte – Der vergessene Teil des Ländlichen Raumes*. Teil III, Die Kleinstadtauf dem Weg in die Moderne, Zeitschrift für den ländlichen Raum, Das Heft Nr. 4, 2007, s. 84–85.
- 7 Krabbe, W.: *Kommunalpolitik und Industrialisierung: Die Entfaltung der städtischen Leistungsverwaltung im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Fallstudien zu Dortmund und Münster*. Stuttgart 1985, s. 21–23. Wycoki, J.: Kommunale Investitionen und ihre Finanzierung in Deutschland 1850–1914. In: Rausch, W. (Hrsg.): *Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert*. Linz 1983, s. 165.
- 8 Srov. Musner, L.: Warum sollen die Kulturwissenschaften Stadtforschung betreiben? In: *Informationen zur modernen Stadtgeschichte*. 2002, s. 47–49; Lanziger, M.: Kleinstadtgeschichte(n) zwischen locus und focus. Resümee und Thesen aus historisch-kulturwissenschaftlicher Sicht. In: Zimmermann, C. (Hrsg.): *Kleinstadt in der Moderne*. Ostfildern 2003, s. 197.
- 9 Wycoki, J.: c. d., s. 166–167.
- 10 Srov. Stekl, H., Urbanitsch, P.: Zusammenfassung: Kleinstadt und Bürgertum in Cisleithanien 1862–1914. In: Stekl, H., Urbanitsch, P. (Hrsg.): *Kleinstadtbürgertum in der Habsburgermonarchie 1862–1914*. Vídeň 2000, s. 471–472; Dále: Mosser, A.: Die Industrieaktiengesellschaft in Österreich 1880–1913. Versuch einer historischen Bilanz- und Betriebsanalyse. In: *Studien zur Geschichte der österreichisch-ungarischen Monarchie, vol. XVIII*, Vídeň 1980, s. 13–14.
- 11 Bruckmüller, E.: Wiener Bürger: Selbstverständnis und Kultur des Wiener Bürgertums. In: Urbanitsch, P., Stekl, H., Bruckmüller, E., Heiss, H. (Hg.): *Durch Arbeit, Besitz, Wissen und Gerechtigkeit. Bürgertum in der Habsburgermonarchie 2*. Vídeň – Štýrský Hradec – Výmar 1992, s. 47.
- 12 Wiese, H.: *Industrie und Stadtentwicklung aus gewählter Kleinstädte Südniedersachsens*. Kiel 1976, s. 64.
- 13 Srov. Kladiwa, P., Poldová, A., Káková, R.: c. d., s. 14. Citováno podle: Vogele, J.: *Sozialgeschichte tädischer Gesundheitsverhältniss während der Urbanisierung*. Berlin 2001 s. 28–35.
- 14 Moravský zemský zákoník, část XVI., s. 147. Zákon z 20. 11. 1864.
- 15 Zákon z 19. 5. 1868; výnos min. vnitra z 31. 8. 1868 č. 3479.
- 16 Zemský zákoník, č. 25 z 10. 9. 1868, s. 39. Srov. Inventáře a katalogy Státního archivu Brno, Zemský úřad Brno, prezidiální spisy. Katalog, Brno 1968, s. 3.
- 17 Heiss, H., Stekl, H.: Bürgertum und gesellschaftliche Modernisierung in Österreichskleinstädten 1850–1914. In: Zimmermann, C. (Hg.): *Kleinstadt in der Moderne, Stadt in der Geschichte. Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung 31*. Memmingen 2003, s. 112.

- 18 W y s o c k i, J.: Kommunale Investitionen und ihre Finanzierung in Deutschland 1850–1914. In: Rausch, W. (Hrsg.): *Die Städte Mitteleuropas im 19. Jahrhundert*. Linec 1983, s. 168.
- 19 K l a d i w a, P., P o k l u d o v á, A., K a f k o v á, R.: c. d., s. 19–21.
- 20 K l a d i w a, P., P o k l u d o v á, A., K a f k o v á, R.: c. d., s. 20–21; M o s t, O.: *Die deutsche Stadt und ihre Verwaltung*. Jena 1926, Bd. 1, s. 27
- 21 K o l b, A.: c. d., s. 24.
- 22 W o h l f a r t h, J.: Die Neuen Klein-Städte. Der aktuelle Wandel vom Provinz-Ort zur Regio-City. In: *Pro Regio*, Heft 9, 1991, s. 13.
- 23 W y s o c k i, J.: c. d., s. 169.
- 24 J ů z o v á, A., J ů z a, V.: *Uherské Hradiště*. Uherské Hradiště 2004, 218 s. Nové vydání monografie o stavebním a uměleckém vývoji města je nepatrně rozšířenou reedicí původního vydání z roku 1958; E l i á š, J.: *Stavebně historický průzkum městské památkové zóny Uherské Hradiště*. Brno 1992; *Program regenerace městské památkové zóny Uherské Hradiště*. Město Uherské Hradiště – odbor architektury, plánování a rozvoje, III. aktualizace, 9/2008; Č o u p k o v á, J., R a š t i c o v á, B.: *Zaniklá Morava – Uherské Hradiště*. Uherské Hradiště 2008.
- 25 Státní okresní archiv Uherské Hradiště (dále jen SOKA UH), AM UH III, inv. č. 512, Městská nemocnice – stavební záležitosti (1866–1929).
- 26 SOKA UH, AM UH III., inv. č. 800, Disciplinární a služební řády městských zaměstnanců, přehledy úředníků (1881–1942).
- 27 M e t l e, G.: Stadt und Bürgertum im 19. Jahrhundert. Ein neues Forschungsprojektan der Frankfurte Johann Wolfgang Goethe – Universität. In: *Jahrbuch zur Liberalismus-Forschung Zeitschrift*. 1989, s. 25–30.
- 28 Srov. Č o u p k o v á, J., R a š t i c o v á, B.: c. d., s. 34; J a n č á ř, J., H o l ý, A., T i t z, P.: *Královské město Uherské Hradiště: obnova historického jádra 1990–2000*. Uherské Hradiště 2002, s. 19–26.
- 29 Termínem „rechle“ (z němčiny der Rechen = hrábě) se označuje stavba sloužící k zadržování a usměrňování splavovaného dřeva nebo splašků.
- 30 Srov. *Program regenerace městské památkové zóny Uherské Hradiště*. Město Uherské Hradiště – odbor architektury, plánování a rozvoje, III. aktualizace, 9/2008, s. 5–58.
- 31 Srov. Č o u p k o v á, J., R a š t i c o v á, B.: c. d., s. 37.
- 32 SOKA UH, AM UH III, inv. č. 866, Městský pivovar (1872–1942). Žádost o půjčku 20 000 zlatých z 10/1885 na úpravu a zvětšení pivovaru. Dále S v o z i l, O.: K počátku sborového zpěvu v UH. *Zpravodaj města Uherské Hradiště* č. 2, 4, Uherské Hradiště 1969; J ů z o v á, A., J ů z a, V.: c. d., s. 53; Č o u p k o v á, J., R a š t i c o v á, B.: c. d., s. 35.
- 33 SOKA UH, AM UH III, inv. č. 37. Reálné gymnázium Uherské Hradiště (1884–1976). Účty a vydání.
- 34 Srov. J ů z o v á, A., J ů z a, V.: c. d., s. 53–55.
- 35 SOKA UH, AM UH III, inv. č. 868, Plynárna 1880–1941 – Žaloba z 7/1902. Dochoval se dopis z Přerova (12. 4. 1897 č. 2265) – elektrárna od firmy Bartelmus, Donát a spol. z Brna je sice stála 362 750 korun, ale po menším rozšíření závodu činila odhadovaná cena podniku už 763 671 korun.
- 36 Srov. H a u e r l a n d, J.: Procházka městem Komenského. In: Jarušek, R. a spol.: *Uherský Brod – město a okres*. Praha 1934, s. 7-9. H a u e r l a n d, J.: Rozvoj města Brodu Uherského na počátku 20. století. In: Jarušek, R. a spol.: *Uherský Brod – město a okres*. Praha 1934, s. 43.
- 37 SOKA UH, AM UB, inv. č. 207. Zápis městského výboru (1879–1890). Zápis jednání z. 7. 4. 1888.
- 38 Srov. Z e m e k, M. a k o l.: *Uherský Brod: minulost i současnost slováckého města*. Brno 1972, s. 206.
- 39 Srov. tamtéž, inv. č. 624. Úprava náměstí a obecních silnic (1911–1912); H a u e r l a n d, J.: *Rozvoj města Brodu Uherského*, s. 43.
- 40 Tamtéž, inv. č. 209. Zápis městského výboru (1901–1905). Zápis jednání z. 31. 8. 1901 č. 1665; M a r k o v á, M.: Architektura a významní stavitelé v Uherském Brodě 1918–1928. *Malovaný kraj* 43, 2007, č. 3, s. 24–25.
- 41 SOKA UH, AM UB, inv. č. 209. Zápis městského výboru (1901–1905). Zápis z 20. 8. 1902 č. 245. Srov. Státní úřady v Uherském Brodě. In: Jarušek, R. a spol.: *Uherský Brod město a okres*. Uherské

- Hradiště 1935, s. 54; B a l h a r, J.: *Popis okresního hejtmanství uherskobrodského*. Uherský Brod 1908, s. 52.
- 42 SOKa UH, AM UO, inv. č. 9, Jednací protokol (1885–1897); AM UO, inv. č. 234, Úprava městských komunikací (1912–1942).
- 43 SOKa UH, AO OP, inv. č. 141, Zpráva inženýra Beneše o podobě územního plánu.
- 44 Tamtéž, inv. č. 94, Regulace Moravy (1891–1940); Tamtéž, inv. č. 93, Přírodní škody v obci (1910–1929); B a l e t k a, T.: *Uherský Ostroh*. Uherský Ostroh 2000, s. 192–196.
- 45 L u k á š, L.: *Paměti města Ostrohu*. Uherský Ostroh 1953, s. 114.
- 46 Kolektiv autorů: *Provozní řád řeky Moravy v oblasti závodu Střední Morava*. Brno 1973, s. 12–15.
- 47 SOKa UH, AM UO, inv. č. 12, Protokolní kniha (1909–1920); AM UO, inv. č. 243, Regulace Moravy (1910–1937).
- 48 Srov. SOKa H, AM VM, inv. č. 141, Oslava půlstoletí dráhy Brno–Veselí n. M. (1937). H u r t, R., N ě m e č e k, B.: *Veselí nad Moravou: dějiny města*. Brno 1973, s. 227–229.
- 49 Srov. L a n g a š e k, J.: *Městys Předměstí Veselí: jeho minulost a přítomnost: vydáno ku slavnostem povýšení obce na městys*. Předměstí Veselí 1913, s. 27–29; N o v o t n á, D.: *Urbanistický a stavební vývoj města Veselí nad Moravou. Regulační památkové zóny města*. Brno 1998, s. 12–15.
- 50 SOKa H, AM VM, inv. č. 57, Pozemková kniha (1854–1871).
- 51 Tamtéž, inv. č. 23, Zápis rady města (1897–1919). Zápis z 12. 5. 1903. Požadavky na proplacení výloh.
- 52 Tamtéž, inv. č. 149, Elektrifikace (1901–1945).
- 53 K r a b b e, W.: *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*. Göttingen 1989, s. 68.
- 54 Srov. F a s o r a, L.: Podnikatelé a urbanizace ve druhé polovině 19. století (základní teze, metody a dílčí závěry). In: Štaif, J. (ed.): *Moderní podnikatelské elity - metody a perspektivy bádání*. Praha 2007, s. 194–195.

Foto:

Fotoarchiv Slovákého muzea v Uherském Hradišti

Mgr. Jan Z a p l e t a l, Ph.D. (n. 1981) je absolventem historie na FF MU v Brně (2005) a dějin umění (2006). V roce 2012 získal v doktorském studiu historie na FF MU titul Ph.D.

Urbanization and Building of Infrastructure in Uherské Hradiště, Uherský Brod, Uherský Ostroh and Veselí nad Moravou in the Process of Modernizing on the Turn of the 19th and 20th centuries

A b s t r a c t

This study attempts to cover from micro-analytical point of view some important aspects of the process of urbanization and formation of agrarian small towns in the key period of their development from the beginning of industrialization and modernization in the end of the 19th century. A small town is a bearer of modernization of the rural area and it is a natural centre of the area as well. From the point of view of the rural area we have to perceive the small towns as urban forefronts which can supply villages with the goods and services. The basic function of the small town is also connected with the service and regulation of the surrounding villages. In the beginning of the 20th century a small town is capable of offering the services of the same standard as those from middle-sized or larger cities. There is an appropriate building activity in the field of infrastructure with a need to build and reconstruct is steadily growing. Modern house-building even meets the customers' special wishes, such as having a house built in the countryside. Besides, many of the small towns could boast with special identities embracing new structures of civil societies, e.g. certain groups of people and organizations deliberately deciding the direction of further development.

In the end of the 19th century provincial towns profited from urbanization efforts of the local authorities. It was difficult for the low-budget communal economy of the small town to finance building of the modern infrastructure. Though the regular incomes of the small towns were growing steadily they were only sufficient to cover everyday functioning of the town economy and were not in

any case sufficient to cover the building of infrastructure. The towns often had to borrow money from banks as well as to raise taxes and use guarantees.

Urbanisierung und Aufbau der Infrastruktur in Uherské Hradiště, Uherský Brod, Uherský Ostroh und Veselí nad Moravou im Modernisierungsprozess an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie bietet einen mikroanalytischen Blick in einige wichtige Aspekte des urbanen Formungsprozesses in agrarisch geprägten Kleinstädten in der grundlegenden Entwicklungsstufe mit Beginn der Industrialisierung und Modernisierung gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Die Kleinstadt wird zum Träger der Modernisierung des ländlichen Umfelds und zum natürlichen Zentrum des betreffenden Gebiets. Aus ländlicher Sicht müssen die Kleinstädte als städtische Vorfelder angesehen werden, die den Dörfern Warenversorgung und Dienstleistungen vermitteln können. Die grundlegende Aufgabe der Kleinstadt ist auch mit der Bedienung und Regulation der nahe liegenden Dörfer verbunden. Am Anfang des 20. Jahrhunderts kann die Kleinstadt ähnliche Dienstleistungen im Vergleich zu mittleren oder größeren Städten bieten. Der Aufbau der Infrastruktur ist in vollem Gange, es gibt Bedarf für den Bau, bzw. Ausbau und Umbau. Die moderne Wohnungsbebauung erfüllt auch besondere Wünsche von Kunden, die ihre Familienvillen inmitten der Natur bauen wollen. Außerdem können manche Kleinstädte auf eine besondere Identität stolz sein, die über neue Strukturen der Bürgergesellschaft verfügt, d.h. bestimmte Menschengruppen und Organisationen, welche die Richtung der weiteren Entwicklung gezielt einschlagen.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts profitierten die Provinzstädte vom Streben der Gemeinden nach Urbanisierung. Für die kommunale Wirtschaft einer Kleinstadt mit Niedrigbudget war es jedoch zu kompliziert, den Aufbau der modernen Infrastruktur zu finanzieren. Auch wenn regelmäßige Einnahmen der Stadt ständig wuchsen, reichte das nur zur Deckung der üblichen Stadtwirtschaft aus. Finanzielle Ansprüche an der Infrastruktur konnten auf keinen Fall befriedigt werden. Die Städte mussten oft zu Bankdarlehen, Steuererhöhung oder Bürgschaften greifen.

