**místnost č. 3**

**(začátek z levé strany)**

**BOHUMÍN V PŘEDINDUSTRIÁLNÍM OBDOBÍ**

**– „STARÝ“ BOHUMÍN**

garant: Mgr. Martin Krůl

Město Bohumín tvořilo až do poloviny 19. století rovněž hospodářské centrum panství. Svým významem a velikostí se řadil mezi menší města (v pramenech často označován jako městečko) v rámci Těšínska. Podle výnosů ze zemědělství a řemesel náležel společně se Strumení k městům charakterizovaným jako zemědělsko-řemeslnická městská centra se slabým ekonomickým potenciálem. Ekonomická situace se ještě zhoršila po roce 1742, kdy bylo nižší stavovské panství Bohumín rozděleno. Negativní dopad měl rovněž velký požár města v roce 1745, jemuž podlehla více než polovina měšťanských domů.

Zemědělská výroba se v Bohumíně realizovala buď individuálním zapojení měšťanů nebo provozováním folvarku v majetku města. Zemědělský význam oblasti dokládají údaje z katastrálního šetření z 20. let 18. století. K městu tehdy náležela zemědělská půda s výsevkem 82 maldrů (pro srovnání nejvíce disponoval půdou Jablunkov s výsevkem 108 maldrů a 8 šeflů). Rozsah polnosti na jeden městský dům činil u Bohumína asi 10 šeflů (na Těšínsku připadalo více polí na dům jen v Jablunkově). V živočišné výrobě převažoval chov dobytka, podle katastrálního šetření bylo v Bohumíně napočítáno 156 krav.

Nejrozšířenějším ekonomickým odvětvím ve městech byla řemeslná výroba sdružovaná v cechovních organizacích, profesních sdruženích výrobců stejného nebo příbuzného oboru. Většinou se jednalo o cechovní malovýrobu pracující pro potřeby místního trhu nebo pro nejbližší venkovské obyvatelstvo. První zmínky o cechovních organizacích v Bohumíně pocházejí z 16. století, kdy obdrželi cechovní privilegia tkalci (rok 1562, 4 mistři), řezníci (1575, 12 masných lávek), ševci (1577, 15 ševcovských mistrů) a sdružený cech kovářů, kolářů a zámečníků (1580, v 18. století 10 cechovních kovářů). Na začátku 17. století k nim přibyli pekaři (1602, 4 pekařští mistři), krejčí (podle urbáře z roku 1629 pracovalo v Bohumíně 17 krejčích), kožešníci (na konci 18. století zmínky o 4 kožešnících) a hrnčíři (1709, koncem 18. století uváděno 10 hrnčířů). K výnosným činnostem patřilo pivovarnictví. Bohumín ve 20. letech 18. století vykázal produkci 616 achtlů (86 240 litrů) piva. Právovárečný měšťan vyrobil v průměru na jeden šenkovní dům (celkem 57) 15,1 hektolitru piva. Městům bylo udělováno rovněž právo šenkování vína, Bohumín získal toto právo před rokem 1491.

Neméně důležitým odvětvím byl obchod, pro který města tvořila tržní centra pro odbyt či distribuci výrobků spjaté s uplatňováním tzv. mílového práva. Ve městech se konaly pravidelné trhy – výroční neboli jarmarky, týdenní a denní. Nejvýznamnější byly výroční trhy trvající zpravidla celý týden. Městu Bohumín udělil právo konání jarmarků v roce 1488 Matyáš Korvín a jeho počátek byl stanoven na druhou neděli po Velikonocích. Další dva výroční trhy udělil městu v roce 1575 krnovský a opolsko-ratibořský kníže, markrabě Jiří Fridrich Braniborsko-Ansbašský. Čtvrtý byl Bohumínu udělen v roce 1612 s počátkem na den sv. Adelgundy (30. ledna).

Rozdělení panství spolu s požáry způsobily, že Bohumín se v 18. a první polovině 19. století dá charakterizovat jako stagnující zemědělské městečko se strategickou polohou na hranicích s Pruskem. Nepochopení významu nového dopravního prostředku, železnice, která měla původně procházet městem, bohumínskými obyvateli v důsledku změnilo okolní obce, jež svým průmyslovým potenciálem původní centrum panství zcela zastínily.

**BOHUMÍN PRŮMYSLOVÝM CENTREM**

**– „NOVÝ“ BOHUMÍN**

Skutečný ekonomický rozvoj na území vesnic v sousedství Bohumína nastává ve druhé polovině 19. století, kdy se oblast stala jedním z nejdůležitějších center železářského a chemického průmyslu v ostravsko-karvinské průmyslové oblasti. Největší vliv na tuto skutečnost měla výborná dopravní obslužnost železničními tratěmi, díky nimž získala postavení dopravního uzlu středoevropského významu. (Starý) Bohumín ztratil ve druhé polovině 19. století na významu a rozmach zaznamenaly obce, na jejichž katastrech probíhala Severní dráha Ferdinandova. Ačkoliv se „starý“ Bohumín podílel na průmyslovém rozvoji okolní oblasti minimálně, pro pozdější význam „nového“ Bohumína hrál průmysl, zejména železářský a chemický, klíčovou roli. Bez něho celkový hospodářský vývoj nelze zachytit, zvláště když tím získalo nové město tvář charakteristickou do současnosti.

Největšími železářskými podniky, které velkou měrou ovlivňovaly život v Bohumíně, se staly válcovna trub (rourovna) a drátovna. Vědom si dopravního potenciálu, nechal na katastru Šunychlu v roce 1885 postavit válcovnu trub berlínský průmyslník židovského původu Albert Hahn se svým společníkem Heinrichem Eisnerem. Prosperující podnik se do první světové války rozšířil o další provozy (slévárna železa, pudlovna, válcovna profilů, válcovna plechu, koksová vysoká pec a měďárna). Hlavními výrobky bylo surové železo, tyčové a profilové železo, stavební železo, jemné plechy, bezešvé roury, důlní kolejnice, radiátory a topná tělesa. V majetku potomků obou zakladatelů se podnik nacházel až do druhé světové války, kdy jim byl pro jejich židovský původ zabaven a přičleněn ke Göringovu říšskému železářskému koncernu.

Další významný podnik vznikl v roce 1896 v katastru Pudlova. Zde vybudovaná drátovna byla výsledkem spojení několika drobných slezských železářských závodů pod vedením firmy Tlach a Keil. Výrobní sortiment byl široký, podnik vyráběl válcované a tažené dráty, hřebíky, drátěné svorky, nábytková péra, trolejové dráty, dráty pro telefonní a telegrafní vedení, řetězy aj. Od poloviny 30. let byl podnik zapojen do vyzbrojování československé armády a vyráběly se zde drátěné spirálové překážky proti pásovým vozidlům, jež byly velmi účinné a splňovaly nejnáročnější požadavky. Vzhledem k důležitosti podniku pro obranu republiky zde byl od června 1938 zaveden vojenský dozor.

Výše jmenované podniky ovlivnily industrializaci Nového Bohumína nejvíce. Po druhé světové válce došlo ke spojení obou závodů a v roce 1958 vytvořené Železárny a drátovny Bohumín se staly největším podnikem a zaměstnavatelem v oblasti.

Výhodná dopravní infrastruktura na okraji průmyslové oblasti se stala důležitým faktorem pro rozvoj druhého dominantního odvětví, chemického průmyslu. V poslední čtvrtině 19. století vznikající závody byly situovány v blízkosti železničních uzlů a uhelných závodů, jelikož zpracovávaly druhotné suroviny vzniklé při výrobě koksu (dehet, benzol, aj.). Poblíž nádraží v Šunychlu založil již roku 1887 hrabě Jindřich Larisch-Mönnich rafinérii minerálních olejů, kterou v roce 1893 koupila společnost Mineralölrafinerie A.G. se sídlem v Budapešti. Závod byl rozšířen a do roku 1914 se stal jedním z největších podniků svého druhu v monarchii, když za rok rafinoval na 6 000 cisteren. Po vzniku republiky byl závod nostrifikován a zakoupen roku 1922 akciovou společností Odra-průmysl minerálních olejů, akc. spol. V roce 1930 byl podnik získán Fantovými závody v Pardubicích, které tvořily jednu z největších rafinérií v Evropě.

Dalším chemickým podnikem byla továrna Rudolfa Goldschmidta, jíž postavil se společníky v roce 1904 a existovala pod názvem Rakouské chemické závody R. Goldschmidt a spol. (Österreichisches Chemikalien-Werk R. Goldschmidt & Comp. K.G.). V roce 1917, z důvodu rozšíření výroby o výrobu umělých sladidel (sacharinu), došlo ke vzniku akciové společnosti Bohumínské chemické závody (Oderberger chemische Werke AG). Vedle sacharinu (monopolní výrobek) a zinkových barviv vyráběly také deriváty kyselin, lékárnické přípravky, fotochemikálie, lepidla nebo ochranný nátěr proti korozi (pod názvem Subox). Až dvě třetiny produkce směřovalo na vývoz. Továrna působila i po druhé světové válce, kdy byla začleněna do národního podniku Lachema.

V poslední čtvrtině 19. století vznikly i další chemické podniky menšího rozsahu. V Šunychlu založil roku 1893 haličský petrolejář Weinreb a spol. rafinerii borové smoly, malou továrnu na mýdlo a svíčky nechal v roce 1896 postavit v Bohumíně berlínský podnikatel Vogt, nebo malou olejovnu v roce 1898 firma Ostia.

Mnohem menší význam měl na rozvoj pozdějšího města Bohumína lehký průmysl prezentovaný především potravinářským a stavebním odvětvím. Z nejznámějších potravinářských podniků lze uvést v roce 1923 založený pobočný závod na zpracování mořských ryb Antonína Kally, pozdější Rybena. Fungovala zde Továrna na likéry a ovocné šťávy (pozdější Fruta Brno), mlýny, pražírna kávy, ledárna aj. Stavební průmysl byl zastoupen četněji, a to zejména cihlárnami (např. Starhembergova parní cihelna v Záblatí, cihelna Andělína Quasnici ve Skřečoni nebo parní cihelna Josefa Bergera v Bohumíně), kamenolomy či pilami. V Bohumíně fungovala rovněž největší cementárna v kraji z roku 1905 firmy Götz & Keller a od roku 1875 Továrna na výrobu mlýnských kamenů C. Bujakofského.

Základní životní potřeby a služby zajišťovala hustá síť drobných živnostníků a obchodníků, která se rozvíjela v závislosti na rostoucí potřebě a poptávce rozvíjející se průmyslové výroby a nárůstu počtu obyvatel.

Rozvoj průmyslových podniků s sebou nesl i nárůst a příliv počtu pracovníků. Pro potřeby jejich ubytování bylo postaveno několik kolonií dotvářejících průmyslový kolorit města. Pro potřeby ubytování dělníků válcovny trub byly vybudovány osada Olejová, tzv. Městská osada, osada Vysoká pec, pro zaměstnance drátovny sloužily kolonie, tzv. Červená (1897–1913), Maroko (1897), Drátovenská osada (1897–1912) či osada Mistrovská. Z národnostního hlediska převažovali němečtí zaměstnanci, jejichž počet se v meziválečném období snížil na úkor českých dělníků.

Změny státoprávního uspořádání měly vliv i na majetkové poměry v těchto významných průmyslových podnicích. Po vzniku Československé republiky dochází podle zákona o nostrifikaci k přemístění sídla firem na území nového státu. Po záboru části českého Těšínska Polskem v říjnu 1938 se podniky dostaly pod polskou správu. Německá okupace zase začlenila továrny, jež byly v případě majitelů židovského původu arizovány (příklad Hahnovy a Eisnerovy rourovny) do velkých říšských koncernů (např. Reichswerke AG für Berg-und Hüttenbetriebe Hermann Göring nebo Chemische Fabriken von Heyden AG v Radebeulu). Obecným rysem válečných let byla extenzivní produkce, kdy došlo prostřednictvím různých donucovacích prostředků, nasazením válečných zajatců a pracovníků z východu k maximálnímu nárůstu výroby. Po druhé světové válce byly továrny znárodněny a provozy centralizovány do nově zakládaných národních podniků. Vznikaly velké průmyslové komplexy, které fungovaly až do 90. let 20. století a staly se synonymem města Bohumína.

**DOPRAVA V DĚJINÁCH BOHUMÍNA A OKOLÍ**

garant: Mgr. Pavlína Badurová

Slezsko bylo již ve středověku protkáno hustou sítí stezek, jejichž existence ovlivnila hospodářský rozvoj území. Od počátku 18. století nastává nová éra cest, dochází k rekonstrukci starých a výstavbě nových komunikací (státních a soukromých). Zkvalitnění a rozšíření komunikační sítě bylo vedeno snahami zvýšit intenzitu obchodního ruchu. S dokončováním silniční sítě se objevuje nový dopravní prostředek – železnice. Železniční doprava se tak posléze stala silnou konkurencí silniční dopravě.

K významné proměně dopravní situaci na Těšínsku docházelo v souvislosti s rozvojem železniční sítě. Bylo vybudováno železniční spojení mezi Vídní a Krakovem (původně měla být koncovou stanicí Bochnia), jež protínalo sever Moravy a Těšínské Slezsko. Stavba byla zadána privilegované C. k. společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda, v níž byl zastoupen kapitál tehdejších nejvýznamnějších bankéřů a podnikatelů. Koncese na výstavbu železnice byla vydána roku 1836. Roku 1847 byla dovedena do Bohumína a roku 1856 do Krakova.

Vybudováním Severní dráhy císaře Ferdinanda (SDF) došlo ke spojení Vídně s Haličí. Přímé spojení s Haličí a Ruskem bylo dokončeno roku 1855, kdy byl uveden do provozu úsek z Bohumína přes Petrovice do Dědic, kde se napojil na již vybudovanou železnici do Krakova. Napojením na pruské dráhy v roce 1849 došlo ke spojení s Vratislaví a Berlínem. Cesta z Vídně do Berlína přes Bohumín trvala 32 hodin. Železniční majetek společnosti Severní dráhy byl, s výjimkou báňské dráhy, v roce 1906 zestátněn.

Pro oblast Těšínska měla zásadní význam Košicko-bohumínská dráha (KBD). V roce 1866 obdržela koncesi na stavbu C. a k. soukromé dráhy Košicko-bohumínské společnost belgických podnikatelů bratří Richeových, zástupcem Uher se stal hrabě Forgáč. Roku 1864 byla stanovena podoba definitivní trasy. V oblasti vedla KBD z Bohumína s ohledem na požadavky těžařů přes Orlovou, Doubravu a Karvinou. Její dnešní trasa je odlišná, vyhýbá se těžním oblastem a vede z Bohumína do Dětmarovic a podél řeky Olše do Těšína. Po počátečních finančních průtazích byly stavební práce zahájeny koncem roku 1867. V roce 1869 byl dokončen úsek z Bohumína do Těšína. Až po převedení koncese na Anglo-rakouskou banku se stavební práce urychlily a roku 1872 byla trať dostavěna do Košic. Dělila se na slezskou část v úseku od Bohumína po Čadcu (64 km), na níž se realizovala většina přepravy, a uherskou část (304,6 km). Dne 1. února 1921 byla Košicko-bohumínská dráha jako trať zásadního strategického významu předána k provozování Československým státním drahám. Zůstávala však ve vlastnictví soukromé společnosti, jejíž ředitelství se v roce 1927 přemístilo z Budapešti do Košic. Po druhé světové válce byla společnost provozující Košicko-bohumínskou dráhu zestátněna a jejím vlastníkem stal československý stát.

Na Košicko-bohumínskou dráhu byly přímo napojeny uhelné doly v Karviné a železárny v Třinci. Postupně byla napojována na ostatní železniční tratě – roku 1869 na SDF v Bohumíně, v roce 1870 přípoj na Báňskou dráhu v Doubravě, v roce 1888 v Těšíně na dráhu Kojetín – Frýdek – Těšín – Bílsko, 1898 v Karviné na místní dráhu Karviná – Petrovice a 1914 v Těšíně na trať Těšín – Prostřední Suchá – Velké Kunčice u Ostravy.

Již po výstavbě předčily hospodářské výsledky očekávání. Ke zdvojkolejnění celé trati z Bohumína do Čadce došlo až v roce 1915.

Košicko-bohumínská dráha měla pro oblast Těšínska prvořadý význam. Až po její výstavbě začíná jeho veliký rozvoj. Její důležitost stoupla ještě po rozpadu Rakousko-Uherska, kdy se stala jediným efektivním spojením ve směru východ – západ v nově vzniklé republice. Hrála svou významnou roli rovněž v období dělení Těšínska mezi Československo a Polsko v letech 1918–1920.

Pro hospodářský rozvoj měla velký vliv Báňská dráha. Do této doby bylo vytěžené uhlí nákladně a zdlouhavě sváženo povozy do stanic v Přívoze, Hrušově, Bohumíně a Petrovicích. Tato dráha, jež spojovala doly s hlavními tratěmi, byla budována od roku 1862, kdy společnost Severní dráhy postavila báňskou dráhu z nádraží v Přívoze do Michálkovic. Železnici rozšířila zakoupením tzv. Rothschildovy dráhy z Michálkovic do Doubravy s orlovským křídlem roku 1870. Postupně se na báňskou dráhu napojily další doly. Jednalo se o odbočky k petřvaldskému dolu Albrecht (Hedvika) roku 1882, lazeckou odbočku na Novou jámu a koksovnu roku 1892 a v roce 1907 byla vybudována odbočka na porubskou Alpinku (Václav). Došlo také k napojení významných průmyslových podniků (Vítkovické železárny, chemické podniky v Hrušově a Bohumíně, strojírenské podniky v Bohumíně aj.) na hlavní železniční tahy.

Na sledovaném území postupně vznikla síť lokálních tratí Slezských zemských drah s centrem v Bohumíně, které propojovaly jednotlivá centra aglomerací s Ostravou. Na Těšínsku to byly: Karviná – Fryštát z roku 1912, Karviná – Bohumín (1913), Orlová – Kopaniny – Orlová (1913), Hrušov – Bohumín (1914) a úzkorozchodná elektrická dráha Ostrava – Karviná (1904–1909). Dále se jednalo o místní dráhy v Těšíně a Bohumín – Nový Bohumín, které spojovaly centrum s nádražím. Ve zdejší průmyslové oblasti tak vznikla velmi hustá železniční síť s významným středoevropským dopravním uzlem v Bohumíně, jež usnadňovala přepravu surovin a zboží a dopravu dělníků do zaměstnání.

Železnice umožnila snadnější a levnější přepravu surovin a výrobků a lepší dostupnost vzdálenějších odbytišť. Samotná pak představovala významného odběratele uhlí a železářských výrobků. Výstavba železničních tratí procházející územím ostravské průmyslové oblasti byla jedním z důležitých činitelů, který se zasloužil o rychlý rozvoj hospodářství, především hornictví, hutnictví a s nimi spojených oborů.

Železniční stanice Bohumín je od svého vzniku důležitým dopravním uzlem. Původní budova náležející k trati Severní dráhy císaře Ferdinanda měla stát původně v polích v bezprostřední blízkosti Bohumína (dnešního Starého Bohumína). Měšťané ovšem nesouhlasili, a proto byla umístěna v mnohem vzdálenější lokalitě v Šunychlu. Budova z roku 1847 byla postavena podle jednoho z pěti typizovaných vzorů úředního stavitele SDF Jünglinga. Následně roku 1860 byla na nynějším místě vybudována budova nová, v letech 1902–1904 přestavěná v novorenesančním stylu. Také Košicko-bohumínská dráha měla svou vlastní staniční budovu z roku 1868 situovanou severněji. V roce 1898 byla nahrazena novou, prostornější (dnes křižovatka ulic Bezručovy a Lidické). Obě bohumínská nádraží byla v roce 1922 sloučena.

**STAROBOHUMÍNSKÁ RADNICE**

 **A JEJÍ PŘEDSTAVITELÉ**

garant: Mgr. Petra Blažejová

První písemná zmínka o bohumínské radnici pochází z roku 1491. Původní budova byla dřevěná, a protože stála uprostřed náměstí, byla ohrazena. Shořela při požáru, jenž 2. září 1745 zničil i 38 tzv. velkoměšťanských domů stojících okolo náměstí a 21 maloměstských domků k němu přilehajících. Zpráva o tom, kde bylo sídlo městské správy po této pohromě, se nedochovala. Novou radnici (č. p. 43) město vystavělo až v roce 1804. Kromě úředních místností se v ní nacházel byt obecního sluhy a od roku 1837 rovněž byt prvního lékaře ve městě Ignáce Kubíčka z Olomouce. Radnice postupně chátrala, proto město v roce 1893 zakoupilo dům č. p. 25, který stál vedle tehdejšího okresního soudu, a započalo se se stavbou nové, jež byla dokončena o dva roky později. Z kapacitních důvodů měl o objekt zájem i okresní soud, a tak městský výbor rozhodl, že na místě zdevastované staré radnice č. p. 43 postaví novou reprezentativní budovu.

Aby měli radní dostatek místa pro výkon své práce, byla ještě přikoupena část sousedního pozemku po zbouraném domě č. p. 44. V červenci 1900 byla tedy stará radnice stržena a 18. srpna byl položen základní kámen k radnici nové. Již 18. prosince zahájil tehdejší starosta Rudolf Klimscha schůzi městského výboru v nové budově, která byla už téměř dokončena. Poté, co byl Starý Bohumín (oficiální název od roku 1956) sloučen s Novým Bohumínem (1973), přestala sloužit svému účelu.

Představiteli městské (samo)správy byli dříve purkmistři. Vlastními samosprávnými orgány města byli radní, nazýváni konšelé. Podle velikosti města jejich počet kolísal obvykle od čtyř do 12. Radní byli voleni na jednoleté funkční období všemi členy městské obce, tedy držiteli městských práv, a potvrzováni vrchností (knížetem či šlechticem, jenž byl v danou dobu držitelem Bohumína). Z jejich středu byl jmenován rovněž na jeden rok purkmistr. Takzvaná obnova městské rady probíhala spolu s kontrolou účetnictví a doprovázela ji bujará oslava s předáním darů vrchnosti. Pravidelná zasedání městské rady se konala v domech konšelů, teprve s vybudováním radnice se jednání přenesla tam. Se zrušením vrchnostenské správy a vznikem obecní samosprávy v roce 1850 se pro funkci purkmistra začalo používat označení obecní starosta.

**PURKMISTŘI A STAROSTOVÉ MĚSTA BOHUMÍNA (DO R. 1945)**

1620 Tobiáš Eisener

1689–1717 Jiří Hoffmann

1717–1732 Jan Padwowski

1732–1740 Eliáš Zimmerer

1740 František Haagen

1770–1776 Tomáš Matz

1776–1779 Kašpar Kremser

1779–1786 Jan Rokitta

1786–1802 Jan Kullig

1802–1804 Josef Oppawsky

1804–1820 Antonín Sedlaczek

1820–1830 Josef Warosch

1830–1836 Josef Oppawsky

1836–1848 Jan Stiller

1848–1849 Jan Warosch

1849–1852 Jiří Weczerek

1852–1857 Eduard Stiller

1857–1858 Michael Przibill

1858–1864 Eduard Stiller

1864–1869 Robert Wolf

1869–1876 Rudolf Klimscha

1876–1890 Johann Santarius

1890–1902 Rudolf Klimscha

1902–1920 Carl Franz Johann Ott

1920–1921 Václav Náhlovský (vládní komisař)

1921–1926 Jan Hodný (vládní komisař)

1926–1927 Karel Ott

1927–1936 Julius Warosch

1936–1938 Karel Říha

1938–1939 Josef Wilczek (polský vládní komisař)

1939–1945 Herman Metzik (německý dosazený starosta)

**POPULAČNÍ VÝVOJ**

V roce 1845 žilo ve (Starém) Bohumíně 987 obyvatel, v Šunychlu pouze 398. K roku 1930 bylo ve (Starém) Bohumíně 3 188 obyvatel, z toho 1 756 Čechů, 720 Němců, 449 Poláků, 22 Židů a 241 cizinců. Po válce se počet obyvatel snížil na 2 682 (údaj z roku 1947). Zatímco (Starý) Bohumín v populačním měřítku stagnoval, naproti tomu v Novém Bohumíně (dříve Šunychl) bylo k roku 1930 evidováno 10 561 obyvatel, což poukazuje na dynamický rozvoj průmyslových podniků a významnou úlohu železniční dopravy. Během války počet obyvatel v Novém Bohumíně klesl na 6 384 (údaj z roku 1942), ale již v roce 1948 jejich počet stoupl na 8 439. Pudlov měl na počátku 19. století 255 obyvatel, v roce 1930 to bylo již 4 189. Za rychlým nárůstem je nutno spatřovat vznik drátoven.

Z uvedeného vyplývá, že demografický rozvoj jednotlivých sídel, z nichž město Bohumín vzniklo, byl až do 90. let 19. století nevýrazný. Ačkoliv na jedné straně vzrostl počet obyvatel Nového Bohumína (dříve Šunychl) na dvojnásobek, na druhé straně zase stagnoval v populačním vývoji Starý Bohumín a i okolní obce vykazovaly pouze nepatrné přírůstky. Celé sídelní seskupení za tu dobu získalo jen 2 100 obyvatel. Na přelomu 19. a 20. století překročila bohumínská aglomerace 10 000 obyvatel. Nejrychleji se rozrůstal Nový Bohumín, a to nejen počtem lidí, ale i městskou zástavbou. Přesto bydlel v přilehlých sídlech ve srovnání s jejich centrem stále značný počet obyvatel (45 %). Kolem roku 1930 dosáhlo město nejvyššího počtu obyvatel v celém předválečném období. Během války došlo k pochopitelnému úbytku, jenž se projevil rovněž v prvních letech po osvobození v důsledku odsunu německého obyvatelstva.

Na počátku 20. století se obyvatelstvo skládalo hlavně z dělníků pracujících v železárnách a drátovnách, dále ze železničních zaměstnanců, zaměstnanců veřejných úřadů a z nepatrné části z jedinců se samostatným zaměstnáním. Téměř všichni domkaři provozovali zemědělství jako vedlejší zaměstnání. Samostatných větších rolníků zde žilo málo.

Podle sčítání z roku 1910, během něhož se nezjišťovala národnost, nýbrž obcovací řeč, převládali ve městě Němci (51 %), následováni Poláky (36 %) a Čechy (7 %), zbývajících 6 % tvořily jiné jazyky. V roce 1921 byl již počet Čechů (29 %) a Němců (39 %) vyrovnanější a v dalších letech začali ve městě převažovat Češi (55 %), přičemž Němců bylo méně (23 %) a Poláků nejméně (14 % – údaje k r. 1930).

**BOHUMÍN A VÁLEČNÉ KONFLIKTY 20. STOLETÍ**

garant: Mgr. Martin Krůl

Dopravní a průmyslový význam Bohumína a strategická poloha poblíž německé a polské hranice předznamenala jeho postavení během státoprávních změn, které poznamenaly mapu střední Evropy a osudy mnoha lidí.

V průběhu první světové války narostl význam zdejšího nádraží pro vojenské účely. Zvláště Košicko-bohumínská dráha představovala pro vojenské úřady důležitou dopravní tepnu k převozu vojáků a válečného materiálu na východní frontu. Vojenské úřady pro zvýšení bezpečnosti a plynulost dopravy, stejně jako pro dohled nad obyvatelstvem, zde umístily místní vojenské velitelství a jednu kompanii dislokovali přímo na nádraží. Po počátečních úspěších rakousko-uherských vojsk a entuziasmu v řadách německých obyvatel došlo k obratu situace na východní frontě a válka se začala stále více projevovat i v zázemí zejména zásobovacími problémy. Symptomy vleklého konfliktu demonstrovaly veřejnosti vlaky převážející raněné vojáky do lazaretů. Přímo v Bohumíně-Nádraží (Šunychlu) byl zřízen velký polní špitál. Podle údajů dobové kroniky jím prošlo na 26 220 vojáků, z nichž 532 zde nalezlo smrt. Mrtví se většinou pohřbívali ve společném hrobě na zdejším hřbitově. Je uváděno 91 obětí této války s domovským právem v Bohumíně-Nádraží. Závěrečná fáze války se nesla ve znamení zhroucení ekonomiky monarchie. Problémy se zásobováním vyvolávaly hladové bouře a dělníci se radikalizovali pod vlivem revolučních změn v Rusku. Umístění vojenské posádky zabránilo vypuknutí hladových bouří.

Konec první světové války však nepřinesl zdejší oblasti vytoužený klid. V letech 1918–1920 probíhal spor mezi nově vzniklými státy Československem a Polskem o státní příslušnost území Těšínského Slezska. Bohumín v něm sehrál klíčovou roli vzhledem ke své strategické důležitosti. Již první pokus o převzetí nádraží pod pravomoc Zemské národního výboru pro Slezsko 1. listopadu 1918 se setkal s odporem místního polského obyvatelstva, které hrozilo přerůst v násilné akce. Listopadové úmluvy z 2. a 5. listopadu 1918 mezi představiteli českého a polského obyvatelstva zachovávaly provizorní status quo. Bohumín spadal pod polskou správu. Zdejší česká posádka měla být početně o polovinu menší než polská. Spor přerostl v ozbrojený konflikt nazvaný podle délky trvání sedmidenní válkou (23. 1. – 30. 1. 1919). První útok československých jednotek směřoval na Bohumín jakožto důležitý dopravní uzel, jenž byl po bojích ještě téhož dne obsazen. Během bojů padli dva polští a tři čeští vojáci. Národnostní antagonismus se vyhrotil během plebiscitního období. Přes Bohumín projížděly vlaky s uprchlíky a vypovězenými lidmi z obou stran sporného území. Spor se nakonec vyřešil na mezinárodní úrovni a 28. července 1920 bylo území Těšínska rozděleno mezi Československo a Polsko. Československé republice připadl celý průběh Košicko-bohumínské dráhy včetně Bohumína a celý karvinský revír spolu s hutnickými podniky. Nesouhlas polské strany s tímto řešením se projevil v předvečer vypuknutí druhé světové války.

Po rozdělení Těšínska došlo ke stabilizaci situace a k dalšímu rozvoji nejen průmyslových podniků, ale i ostatních oblastí veřejného života. Na konci 20. let 20. století propukla velká hospodářská krize, která se citelně dotkla zdejších podniků zvláště těžkého průmyslu. Ani po odeznění následků krize se situace neuklidnila a po roce 1934 se aktivizovaly snahy Polska o navrácení území tzv. „Zaolzia“, které bylo dle jejich mínění nespravedlivě připojeno k Československu. Narůstající protičeskoslovenská aktivita společně s agresivitou Německé říše přiměly československé vojenské orgány věnovat pozornost zabezpečení hranice, zvláště v úseku s Německem. Od roku 1935 dochází k realizaci výstavby pohraničních opevnění, které bylo zahájeno výstavbou pěchotního srubu MO-S 8 u Antošovic nedaleko Bohumína poblíž soutoku Olzy s Odrou. Postupně vzniklo v bohumínském úseku sedm pěchotních srubů doplněných o malé bunkry (řopíky). Hranice s Polskem byla zabezpečena dvěma sledy těchto drobných opevnění, jejichž výstavba však postoupila do roku 1938 pouze do okolí Třince.

Události roku 1938 předznamenávaly budoucí válečný konflikt. Mnichovské dohody, na jejímž základě došlo k odstoupení území Sudet Německé říši, využila polská vláda a ještě 30. září zaslala ultimativní požadavek na odstoupení území části českého Těšínska, který československá vláda pod tíhou okolností přijala. V prvních říjnových dnech bylo po etapách území obsazeno polskou armádou. Do Bohumína, jenž hrál roli i v německé zájmové sféře, vkročili polští vojáci neočekávaně již 9. října, ačkoliv měl být tento významný uzel obsazen až 11. října, kdy proběhlo slavnostní uvítání polských vojáků. Byla nastolena polská správa, zavedena polská měna, zavřeny německé a české školy a zároveň vystěhováno nepohodlné české a německé obyvatelstvo, jehož počet dosáhl podle neoficiálních údajů na šest tisíc, což představovalo téměř 50 % obyvatel Nového Bohumína. Polská vláda nad částí českého Těšínska trvala necelý rok. Již během prvního dne druhé světové války Němci obsadili Polskem zabranou českou část Těšínska, jež byla následně připojena k Německé říši. Polské jednotky při svém ústupu vyhodily do povětří železniční most přes Odru. Z obsazené oblasti byl Němci vytvořen okres Těšín (Kreis Teschen), který zahrnoval bývalé okresy Těšín a Fryštát. Podjednotkou se staly úřední obvody (Amtsbezirky). Úřední obvod Nový Bohumín – venkov zahrnoval obce Bohumín, Pudlov, Skřečoň, Vrbici a Záblatí se sídlem v Novém Bohumíně, jenž však tvořil samostatnou administrativní jednotku. Celý okres pak spadal do říšské provincie Slezsko, později Horní Slezsko se sídlem v Katovicích. Německá okupační politika se vyznačovala zaváděním nejrůznějších represivních opatření pro obyvatele, kteří se odmítli vzdát své české nebo polské národnosti. Perzekuce měla celou řadu podob. Obyvatelé německé národnosti z Bohumína se aktivně zapojili v době okupace do všech složek německých organizací. Na Bohumínsku, stejně jako na obsazeném Těšínsku, probíhala germanizační akce zápisu do německého národního soupisu (tzv. Deutsche Volksliste, DVL). Nejhoršímu zacházení se dostalo Židům, jež byli posíláni do koncentračních táborů a byli určeni k přímé fyzické likvidaci. Podobně se zacházelo s obyvateli polské národnosti. Na území Bohumína se nacházel tzv. Polenlágr č. 32 založený v červnu 1942, který byl určen pro internaci vystěhovaných a práce neschopných obyvatel polské národnosti. Do konce jeho existence počátkem roku 1945 zde zahynulo na 104 osob polské národnosti. Jinou nacistickou perzekuční akci se stala tzv. Aktion Oderberg, kdy bylo v noci z 11. na 12. srpna 1943 vyvezeno z Bohumína nejméně 139 polských dětí z okolních oblastí do táborů v Pomoří. Obraz města v době okupace dokreslovalo nasazení pracovníků z východu (tzv. ostarbeitři) a válečných zajatců v pracovních komandech, jež byli využiti na práce ve zdejších průmyslových podnicích pro potřeby německého válečného průmyslu.

Bohumín byl osvobozen v rámci Ostravsko-opavské operace (10. března – 5. května 1945) sovětskými vojsky. Německá armáda hodlala využít k obraně zdejší linii pohraničního opevnění a opěrným místem se stal (Starý) Bohumín, kde byly postaveny tři linie dělostřelectva. Význam průmyslu se projevil i během osvobozování, kdy sovětská strana neměla zájem o zničení průmyslových podniků. Bohumín se stal rovněž svědkem náletů spojeneckých letadel. Největší škody způsobil americký nálet 29. srpna 1944, při kterém zahynulo více než 100 lidí. K větším bojům však nedošlo, protože se německé jednotky stáhly vzhledem k hrozícímu obklíčení směrem na Příbor, přičemž při ústupu opět vyhodili do povětří železniční mosty přes Odru. První jednotky Rudé armády vstoupily do Bohumína 1. května 1945. Ovšem ani osvobození nepřineslo kýžený klid. Problematické stanovení průběhu hranice, její překračování československými jednotkami a nároky polské strany na zachování pomnichovských hranic eskalovalo napětí v červnu 1945, kdy opět hrozil střet československých a polských jednotek. Po zásahu sovětských prozatímních orgánů došlo k uklidnění situace, která se však stabilizovala teprve v roce 1947 po jednáních v Moskvě.