



camp, which later became known as a polenlager. Regardless of the age, the expellees had to work there on the regulation of rivers and construction and repairs of roads and railways and some of them in the local industrial enterprises either. Their children then had to work right in the camp, the older ones at the local peasants. The guards treated them harshly, and according to the German propaganda, they were regarded as mere criminals. Due to poor hygienic conditions in the polenlager of Bohumin, many people died, 104 of victims were buried in the cemetery in Bohumin-Skrecon. There was built and dedicated to them a commemorative monument.

ROK 1997 BYL ROKEM OSLAV I KATASTROF

V roce 1997 slavila největší městská část Nový Bohumín 150 let od svého vzniku a současně si Bohumín připomněl stejné výročí od příjezdu prvního vlaku. Rok 1997 se však nesl nejen ve znamení oslav, ale také katastrof. Začátkem července totiž postihla Bohumín ničivá tisíciletá povodeň, kdy v některých oblastech dosahovala voda až do výše 2,2 metru a zasáhla většinu města. Pod vodou byly nejen městské části kolem řek Odry a Olše, ale také centrum včetně náměstí T. G. Masaryka, kde hladina vody vystoupila do výšky 80 centimetrů. Tato novodobá historie zanechala na dlouhou dobu v obyvatelích hraničního města nepřijemné vzpomínky. Přesto se však město s povodněmi dokázalo vypořádat a po této katastrofické události rozkvetlo. Povodně ve městě udeřily od té doby několikrát znovu, nejvíce však v květnu roku 2010, kdy do města vtrhla stoletá voda. Mezitím však přibývala část protipovodňových hrází, takže škody nebyly tak velké jako v roce 1997.



Současný pohled na náměstí v Novém Bohumíně. *Current view on the square in Novy Bohumin.*

HEREWITH THE YEAR 1997 WAS A YEAR OF CELEBRATIONS AND DISASTERS

In 1997, the newest part of the town, Novy Bohumin, celebrated its 150 anniversary since its establishment and simultaneously the anniversary of the first train arrival. However, the year 1997, happened to turn not only to the year of celebrations, but also a disaster one. At the beginning of July, devastating millennium flood hit Bohumin, where in some areas the flooding water reached up to 2.2 meters and hit most of the town. Under the water were not only urban areas around the rivers Odra and Olza, but also the center of the town, including the T.G. Masaryk square, where the water level came up to 80 centimeters. This kind of a modern history has left unpleasant memories to the town residents. However, the city was able to cope with flood and its consequences and after this catastrophic event has again developed. Floods have hit the city several times since then again, most in May 2010, when the city had to face again the centennial water. Though, the town still has been prospering. Meanwhile, there had been built some flood protection dikes, so damage was not as extensive as in 1997.

Vydalo město Bohumín v roce 2010.

Published by the City of Bohumin in 2010.

www.mesto-bohumin.cz

čistý, rychlý a pohodlný, vytačila autobusová doprava. V září 1973 vyjela poslední elektrická tramvajka z Bohumína do Ostravy-Hrušova. S tramvajemi se tehdy přišly rozloučit stovky lidí. Dnes je jednou z mála vzpomínek na slavnou tramvajovou éru desetimetrová kolej s pamětní deskou na pěší zóně v centru Bohumína.



Pohled na tramvaje stojící před nádražím v Novém Bohumíně v roce 1928. *View on the trams standing in front of the train station in Novy Bohumin in 1928.*

TRAMS WERE CRUISING BOHUMIN FOR 70 YEARS

Trams were cruising Bohumin from 1902 to 1973. After the arrival of the first train to Bohumin, it was necessary to connect this part with recent Sary Bohumin that had missed the opportunity to build a railway. In Bohumin, the interesting development of tram public transport passed from the first horse trams through the steam one, and finally was electrified. The track was almost four kilometers long, took 12 minutes and led from the square in Sary Bohumin to the railway station. This track was connected with another one leading to Orlova and Karvína, passing through Pudlov. Another tram track passed through Pudlov and Vrbičice to Ostrava. In Bohumin operated two depots, one in Sary Bohumin and the second in Novy Bohumin. Eventually, this kind of traffic that was environmentally friendly, fast and comfortable enough, was pushed away by buses.

In September 1973, the last electric tram pulled from Bohumin to Ostrava-Hrusov. When the tram transport in Bohumin was shut down, hundreds of people came to farewell. Today the only memory resembling the glorious era of its tram transport in Bohumin is ten-meter-long rail with a memorial plaque on the pedestrian zone in the center of Bohumin.

ČTYŘI PĚCHOTNÍ SRUBY

Mohutné a technicky téměř dokonalé... Jejich historie se začala psát ve druhé polovině 30. let 20. století. Vyrostly za zhruba 2,5 roku v nejisté době, kdy se k moci dostal Adolf Hitler a ve vzduchu viselo ohrožení naší republiky. A tyto stavby nás měly před Němci ochránit. Československá armáda je začala budovat po vzoru Francie na hranicích s Německem a Polskem. V celé republice vzniklo do září 1938 téměř 10 tisíc objektů lehkého opevnění a 263 objektů těžkého opevnění. Jedny z vůbec prvních byly vybudovány právě v Bohumíně. Dějiny bohužel nakonec způsobily, že armáda musela bunkry bez boje opustit. Dodnes



Pěchotní srub MO-S5 Na Trati je kulturní památkou. *Infantry blockhouse MO-S5 „Na Trati“ is a cultural monument.*

part was already set up in 1894, and that was a wing by the church and a half of the contemporary front. Due to its insufficient capacity, because the number of students was continuously growing, thus the building was built out three times until it formed the rectangle shape complex and concluded the full rectangle. Last time the building was built out in 1914. Both general and burges school together with the grammar one were operating there until 1940, when students were replaced by officials. Those last ones have been operating there until now.

KOSTEL BOŽSKÉHO SRDCE PÁNĚ MĚL MÍT O DVĚ LODĚ NAVÍC

Novogotická římsko-katolická kostelní stavba z červených neomítaných cihel, tzv. typ backsteingotiky, začala vznikat v roce 1892 a dokončena byla v roce 1894. Kostel ale nestačil pojmut neustále stoupající počet věřících, takže už 50 let po jeho existenci se začalo uvažovat o jeho rozšíření o dvě boční lodě. K tomu však kvůli politické situaci v zemi nedošlo. Kostel je od roku 2002 kulturní památkou.



Novogotický kostel Božského Srdce Páně v Novém Bohumíně. *Neo-Gothic Church of the Divine Heart of God in Novy Bohumin.*

CHURCH OF THE DIVINE HEART OF GOD SHOULD HAVE HAD TWO CHURCH-BODIES IN ADDITION

The Neo-Gothic Roman-Catholic church built of fair-faced red bricks called Backsteingotik style, began to be raised in 1892, and was completed in 1894. Nevertheless, the church capacity was not enough to seat ever increasing number of believers, so that after 50 years of its existence was considered its extension with two lateral church-bodies. However, this was not realized due to the political situation in the country that time. Since 2002, the church has been the cultural monument.

TRAMVAJE KŘÍŽOVALY 70 LET BOHUMÍNEM

Bohumín křižovaly od roku 1902 do roku 1973. Po příjezdu prvního vlaku do Bohumína bylo nutné spojit tuto část s dnešním Starým Bohumínem, který propásl možnost vybudování železnice. V Bohumíně se tramvajová dráha vyvíjela nejzajímavěji, prošla od první koňské tramvaje, přes parní, až nakonec byla elektrifikována. Trať byla dlouhá téměř čtyři kilometry a jízda z náměstí ve Starém Bohumíně k nádraží trvala 12 minut. Navazovala na tramvajovou linku do Orlové a Karviné, která vedla přes Skřečoni. Další tramvajová trať vedla přes Pudlov a Vrbičice do Ostravy. V Bohumíně fungovaly dvě vozovny, jedna ve Starém a druhá v Novém Bohumíně. Nakonec tento druh dopravy, který byl ekologicky

ŽELEZNIČNÍ BUDOVA SE RODILA S PRVNÍM VLAKEM

Vznikla v roce 1847, kdy do Bohumína přijel i první vlak. V roce 1860 na jejím místě vyrostla nová stanice. V letech 1902 až 1904 byla přebudována v novorenesančním stylu. Má bohatou štukovou výzdobu. V devadesátých letech 20. století došlo ke komplexní opravě stanice v původním stylu. V roce 2003 prošlo rekonstrukcí i nádraží. Jako komplex teď patří k jednomu z nejhezčích a nejmodernějších nádraží v České republice.



Novorenesanční budova nádraží v Novém Bohumíně patří k nejhezčím v České republice. *Neo-Renaissance building of the railway station in Novy Bohumin - one of the most beautiful stations in the Czech Republic.*

RAILWAY BUILDING EMERGED WITH THE FIRST TRAIN

The railway building was founded in 1847, when the first train arrived in Bohumin. In 1860, in its former place, a new station was set up. In the years 1902-1904 it was rebuilt in the renaissance style with a rich stucco decoration. In the 90s of the 20th century, the station underwent a complex reconstruction in the original style. In 2003, either the train station underwent a renovation. As a complex, the train station now belongs to one of the most fair-faced and modern ones in the Czech Republic.

DNEŠNÍ RADNICE BÝVALA NĚMECKOU ŠKOLOU

Dnešní budova radnice vznikala postupně jako komplex německých školních budov na konci 19. a začátku 20. století hned vedle kostela. První část byla postavena už v roce 1894 a to křídlo o kostela a polovina dnešní přední části. Žáků stále přibývalo, proto kapacitně nedostačovala, a tak se třikrát přistavovalo, dokud budova neopala obdélník a nevrátila se ke své nejstarší části. Naposledy se rozrostla v roce 1914. Fungovala tady obecná i měšťanská škola společně s gymnáziem, a to až do roku 1940, kdy studenti vystřídali úředníci. Ti v ní zůstali bez přerušení dodnes.

RECENT TOWN HALL USED TO BE A GERMAN SCHOOL

The recent town hall was gradually rising as a complex of German school buildings just by the church in the late 19th and early 20th centuries. The first



Dobový pohled na budovu radnice i školy. Dnes v obou budovách sídlí úředníci. *Period view on the Town Hall building and school herewith. Today, both buildings serve to officials.*

