

OD BOGUNU K BOHUMÍNU

Historický průvodce městem





OBSAH

SLOVO STAROSTY	6
Z DÁVNÉ HISTORIE	7
ZNAKY A PEČETĚ BOHUMÍNA A JEHO MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ	9
DOHODA O HRANICÍCH MEZI MORAVOU A OPOLSKEM	10
KRITICKÝ HISTORICKÝ ROZBOR DOHODY O HRANICÍCH MEZI MORAVOU A OPOLSKEM	11
STARÝ BOHUMÍN	15
HRANIČNÍ ŘEKA ODRA	19
HRANIČNÍ MOST CÍSAŘE FRANZE JOSEFA I. PŘES ŘEKU ODRA	25
HRANIČNÍ ŽELEZNIČNÍ MOST	31
RAKOUSKÁ ČÁST BOHUMÍNSKÉHO PANSTVÍ A TAMNÍ ZÁMEK	35
BUDOVA RADNICE	39
FARNÍ KOSTEL NAROZENÍ PANNY MARIE	45
MILOSTNÝ OBRAZ PANNY MARIE RŮŽENCOVÉ-STAROBOHUMÍNSKÉ	53
HROBKA HENCKELŮ VON DONNERSMARCK UND VÖSENDORF	57
ZÁJEZDNÍ HOSTINEC GRÜNER BAUM	59
STAROBOHUMÍNSKÁ ŠKOLA	61
SOCHA SV. JANA NEPOMUCKÉHO	67
PAMÁTNÍK PADLÝM	69
PAMÁTNÉ STROMY	72
HASIČSKÁ ZBROJNICE	75
OPEVNĚNÍ NA ÚZEMÍ BOHUMÍNA	79
KAPLE SV. KŘÍŽE, ZVANÁ PUSTYŇA	81
CHUDOBINEC A STAROBINEC	84
KAPLE ANDĚLŮ STRÁŽNÝCH	87
VRBICE	91
VRBICE – BÁSEŇ PETRA BEZRUČE	95
BÝVALÝ VRBICKÝ DŘEVĚNÝ KOSTELÍK	97
POZŮSTATKY HORNICTVÍ VE VRBICI	101
FILIÁLNÍ KOSTEL SV. KATEŘINY ALEXANDRIJSKÉ A SV. JAKUBA ST.	103
POMNÍK PADLÝM VRBICKÝM MUŽŮM ZA PRVNÍ SVĚTOVÉ VÁLKY	105
ZÁBLATÍ	109
PŘÍRODNÍ AMFITEÁTR SCHEINERŮV HÁJ	113
SKŘEČOŇ	115
POVĚST O POKLADU VE SKŘEČOŇSKÉM LESE	120
ÚDAJNÝ PERGAMEN JANA ŽIŽKY Z TROCNOVA	121
FILIÁLNÍ KOSTEL PANNY MARIE BOLESTNÉ	123
PAMÁTNÝ STROM A BLUDNÉ BALVANY	125
PUDLOV	127
VOJENSKÝ HŘBITŮVEK Z TŘICETILETÉ VÁLKY	131
ANTOŠOVICKÁ LÁVKA PRO PĚŠÍ PŘES ODRA	133
KOPYTOV A ŠUNYCHL	135
ZŘÍZENÍ ŘÍČNÍHO PŘÍSTAVUV KOPYTOVĚ	139
PRVNÍ SÍDLA BOHUMÍNSKÉ SAMOSPRÁVY	143
EPIDEMIOLOGICKÝ HŘBITŮVEK V ŠUNYCHLU	145
ŠUNYCHL-BOHUMÍN-NÁDRAŽÍ A NOVÝ BOHUMÍN	147
NÁDRAŽÍ A NÁDRAŽNÍ BUDOVA	155
POŠTOVNÍ A TELEGRAFNÍ ÚŘAD	161
PŮVODNÍ BUDOVA RADNICE	165
SOUČASNÁ BUDOVA RADNICE	171
FARNÍ KOSTEL BOŽSKÉHO SRDCE PÁNĚ	175
EVANGELICKÝ KOSTEL V NOVÉM BOHUMÍNĚ	179



PARK PETRA BEZRUČE	183
KLÁŠTERNÍ ŠKOLA KONGREGACE CHUDÝCH ŠKOLSKÝCH SESTER DE NOTRE DAME	189
TRAMVAJOVÁ DOPRAVA V BOHUMÍNĚ	193
GYMNÁZIUM FRANTIŠKA ŽIVNÉHO	197
PROVINČNÍ DŮM KONGREGACE SESTER SLUŽEBNIC NEPOSKVRNĚNÉHO POČETÍ PANNY MARIE	203
BOHUMÍNSKÝ POLENLAGER	207
OSOBNOSTI	212
ONDŘEJ BEDNARČÍK	213
JOSEF BLOKSCHA	213
FRANZ DOSTAL	214
HEINRICH DÖRNER	215
THOMAS DUDEK	216
ALBERT HAHN	217
HERMANN HOCHFELDER	218
AUGUSTIN HOMOLA	219
RUDOLF HOMOLA	220
FRANTIŠEK JEDLIČKA	220
FERDINAND JEŽEK	222
METODĚJ KRAČMAR	223
WILHELM KUGLIN	225
EMIL KULA	225
KARL OTT	227
JOSEF PLASUŇ	228
VLADIMÍR SVÁROVSKÝ	229
BOHUSLAV ŠÍMA	230
MILADA ŠLACHTOVÁ	231
OTOKAR WEISL	232
FRANTIŠEK ŽIVNÝ	233
ČESTNÍ OBČANÉ BOHUMÍNA	238
ZÁVĚR	239
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ	240
SLOVO O AUTORECH	243
RESUME	245



SLOVO STAROSTY

BOHUMÍN – MĚSTO S BOHATOU HISTORIÍ A SKVĚLOU BUDOUCNOSTÍ

750 let. Co se za tu dobu důležitého stalo? Jaké události hýbaly městem a jeho dějinami? To je otázka pro kronikáře a historiky. I dnešní doba bude jednou historií a bude jimi posuzována. Ale zkusme se i my, čtenáři této knihy, na chvíli ponořit do minulosti a posoudit historii našeho města ve vzájemných souvislostech.

Ani si nelze představit, jaký byl život před tolika lety v porovnání s dnešním. Nelze si ani představit útrapy lidí v období mnoha válek, které prošly Bohumínem. Možná si již lépe dovedeme představit chvíle, kdy v roce 1847 přijel do města první vlak. Železniční doprava byla motorem rozvoje a magnetem pro podniky, které vyrostly v blízkosti železniční stanice a daly lidem práci. Dopad rozhodnutí tehdejších radních Starého Bohumína je patrný dodnes.

Důležité je také umístění města na hranici a na soutoku dvou řek. To první se projeví pozitivně zejména v budoucnu ve spojené Evropě. To druhé se v negativním periodicky vrací, když prakticky všechna voda, která v regionu naprší, proteče Bohumínem. Proto je významné, že se stavějí protipovodňové hráze. A i když je jejich stavba rozložena do mnoha let, z historického hlediska je to jen krátký okamžik.

Tak jako kdysi železnice, ovlivní další budoucnost města stavba dálnice a právě dokončená modernizace železniční stanice. Bohumín je předurčen svou polohou k tomu, aby byl dopravním centrem. Využijme tuto příležitost! Pokrok se nedá zastavit, rychlost změn je nyní mnohem vyšší, zejména díky moderním stavebním metodám, informačním technologiím, vyššímu a dostupnějšímu vzdělání, možnostem cestovat...

Ale přestože se nám současnost může zdát mnohem důležitější a někdy převratnou, pravděpodobně jsou následky těchto změn menší než v období válek, požárů, epidemií a jejich hrůzných dopadů na jednotlivé osudy i celé generace. Dnešní svět je mnohem bezpečnější. Žijeme ve šťastné době. Ale jsme lidé a je nám vlastní, že jsme nespokojeni. A i to je přirozené a je to předpokladem pokroku. Proto je dobře, když si připomeneme nejistou historii a více si budeme vážit přítomnosti. Také budoucnost nás pak tolik nevydělá.

I proto je důležité, že vychází tato kniha, jako jeden ze střípků historie našeho města. Říká se, že kdo nezná svou minulost, nemá budoucnost. A tak poznejme lépe svou minulost! Bohumín je totiž městem s budoucností. Městem, ve kterém stojí za to žít.

Petr Vicha
starosta



Z DÁVNÉ HISTORIE

Skutečný počátek dějin místa, kde se dnes nachází město Bohumín, můžeme s největší pravděpodobností klást už do doby, kdy se první obchodníci a obchodní karavany vypravili z tehdejší římské říše na barbarskými kmeny obývaný sever. Putovaly tehdy k pobřeží Baltského moře pro jantar, ze kterého se již tehdy zhotovovaly velmi módní a oblíbené šperky. Obchodníci a obchodní karavany nemohli totiž kdykoli překročit brod přes řeku Odru, která zejména na jaře vystupovala ze svého koryta. Museli zde čekat až do té doby, kdy bude přechod řekou bezpečný, a tak zde začaly vznikat první tábory. Ti, co se vydávali na dalekou a vždy poměrně dosti nebezpečnou cestu, navíc téměř neprozkoumanou krajinou, se často shlukovali do početnější obchodní karavany s povozy. Vezli v nich kromě zboží na výměnu také takové, které chtěli přivést zpět do své vlasti, zásoby jídla a pití a zejména pak zbraně pro případ, že by byla karavana napadena. Když pak musela obchodní karavana někde na neobydleném místě čekat z nějakého důvodu i několik týdnů, shlukovala se pro větší bezpečí a možnost případné obrany do tábora. Za tímto účelem bylo potřeba ale vymýtit potřebný kus lesa. V pozdějších dobách, kdy se ruch na obchodních cestách poněkud zvětšil, obchodní karavany vyhledávaly pro své tábořiště již dříve vymýcená místa. Ne vždy se ale tato stanoviště podařilo najít. A to zejména u dravých řek, mezi ně tehdy patřila i Odra, které po každé povodni měnily svá řečiště. Čas od času se navíc stávalo, že se na jednom místě setkaly dvě obchodní karavany. Proto docházelo k jejich dodatečnému rozšiřování.

Nemůžeme navíc opomenout to, že při vážnějším onemocnění některého z členů obchodní karavany bylo zapotřebí, aby takový člověk zůstal v tábořišti s několika ozbrojenci tak dlouho, než bude opět schopen pokračovat v cestě. Pak bylo nutné, protože se vždy jednalo o poněkud delší pobyty na jednom místě, vytvořit nějaký trvanlivější příbytek. Na těchto mytínách proto začaly vznikat první dřevěné sruby a chatrče lépe odolávající povětrnostním podmínkám. Pak už bylo pouze otázkou času, kdy ony mytiny, které začaly obchodní karavany využívat už nejen náhodně, ale jako pravidelná místa oddechu, byly osazovány „hlídkami“, jež střežily významnější body pozvolna vznikající obchodní cesty. Jednalo se spíše o zběhlé římské otroky, kteří byli nedílnou a zároveň mnohdy také nejpočetnější součástí každé obchodní karavany. Tito lidé, již se rozhodli pro život v odloučení od světa, ale zato na svobodě, povětšinou ze strachu před možností opětovného padnutí do otroctví, vytvářeli svá první trvalá sídliště poněkud stranou od obchodní cesty. To by vysvětlovalo, proč první bohumínské osídlení vzniklo u řeky Odry a ne u Olše, kudy obchodník s jantarem prošel, aniž by musel přebrodit Odru. Dravá řeka Odra, jak již bylo dříve řečeno, často měnila své řečiště, čímž zanikaly i původní brody a k nim vytvořené cesty. Kupecké výpravy byly mnohdy nuceny vyhledávat nová vhodná místa pro přechod řeky a k nim navíc pro vozy upravovat i cestu, což je samozřejmě zbytečně zdržovalo. Tohoto úkolu se ale začali pozvolna ujímat stálí osadníci, kteří po každé takové větší povodni vyhledávali vhodné přechody přes řeku a zřizovali u nich nová tábořiště – první tzv. tyny. Vykládáním nově vzniklých močálů a tůní kulatinou z pokácených stromů k nim upravovali přístup. Za to na oplátku dostávali od kupců clo ve formě zboží, jež nutně potřebovali ke svému životu, ale nebyli schopni si je sami zhotovit. Stálí usedlíci, kteří si tímto způsobem zajišťovali poněkud lepší živobytí, začali být zanedlouho kupeckým karavanám nápomocní také tím, že jim byli schopni okovat koně nebo opravit poškozené vozy, čímž se vytvářela první řemesla, jako např. kovářské, kolářské a podobně. To vše se odehrávalo v dávných dobách, kdy orientačním bodem pro obchodníky a obchodní karavany, kteří putovali z jihu na sever a opět zpátky zdejšími souvislými lesními porosty, se stala řeka Odra.

Toto území ještě nemělo svého majitele – zeměpána, ani jméno, a přece se zde rozhodli usadit lidé, kteří, pakliže chtěli žít, museli uhájit svůj holý život a svým potomkům se pokusit zajistit lepší budoucnost.

„Kupecké tábořiště, které se postupem doby přeměnilo v osadu nazývanou zprvu Bogun, vzniklo v těsném sousedství řeky Odry, a proto dějiny tohoto místa nejsou vlastně ničím jiným, než dějinami řeky Odry a možností jejího překročení.“

Pozůstalost Bohuslava Šímy

O původní vsi Bogun (Bohumínu – dnešní městská část Starý Bohumín) a jeho historii je celá první část této knihy. 750. výročí ale slaví celé město, které má v současné době sedm městských částí. Jejich ná-



zvy naznačují, že šlo původně o samostatné obce, které s výjimkou městské části Nový Bohumín vznikaly a postupně se vyvíjely od 13. století. Tento kraj byl řídce osídlen, neoplýval úrodnou půdou a nízké břehy Odry a Olše způsobovaly při přívalech vody časté záplavy a vzhledem k charakteru dřevěných, lehkých obytných staveb i časté požáry.

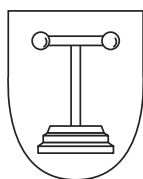
Současné ohraničení města tvoří na západě tok řeky Odry. Zde město sousedí s obcemi Hlučínska v okrese Opava. Na jihu se dotýká Ostravy a Rychvaldu, východní hranice přiléhá k Dolní Lutyni a malými úseky k její části Věřňovice a také k Orlové. Severní hranici s Polskem tvoří řeka Olše a částečně také Odra. Nejvyšší bod (248 metrů) je na Zábalském kopci. Zde jsou také umístěny tři obrovské nádrže s pitnou vodou, která je sem přiváděna pro město z Kružberské vodní nádrže. Do dnešní podoby se město integrovalo v roce 1974.



ZNAKY A PEČETĚ BOHUMÍNA A JEHO MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ



SOUČASNÝ ZNAK MĚSTA BOHUMÍNA



STARÝ BOHUMÍN



VRBICE

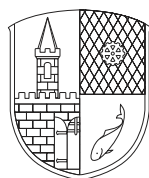
Obec Vrbice neměla nikdy svůj znak.



ZÁBLATÍ



SKŘEČOŇ



PUDLOV



KOPYTOV A ŠUNYCHL



NOVÝ BOHUMÍN

Městský znak byl užíván také jako pečeť.