Pomieszczenie 3

**BOGUMIN W OKRESIE PRZEDINDUSTRIALNYM – „STARY“ BOGUMIN**

Miasto Bogumin aż do połowy XIX wieku było gospodarczym centrum posiadłości ziemskiej. Pod względem znaczenia i wielkości należało do mniejszych miast (w materiałach źródłowych często określany jako miasteczko) na Śląsku Cieszyńskim. Według dochodów z rolnictwa i warsztatów rzemieślniczych zaliczane było wraz ze Strumieniem do miast określanych jako rolniczo-rzemieślnicze centrum ze słabym potencjałem ekonomicznym. Sytuacja ekonomiczna uległa jeszcze pogorszeniu po 1742 roku, kiedy bogumińskie państwo stanowe niższego rzędu zostało podzielone. Negatywny wpływ na miasto miał również pożar w 1745 roku, w którym spłonęła ponad połowa domów mieszczańskich.

Produkcja rolna w Boguminie pochodziła z indywidualnych pól należących do mieszczan lub z folwarków będących własnością miasta. O rolniczym znaczeniu terenu dowiadujemy się z analiz katastralnych przeprowadzonych w 20. latach XVIII wieku. Do miasta należały wtedy użytki rolne o powierzchni wysiewu 82 małdratów zboża (dla porównania najwięcej posiadał Jabłonków, 108 małdratów i 8 szefli). Na jeden dom w Boguminie przypadało około 10 szefli (na Śląsku Cieszyńskim tylko w Jabłonkowie przypadał większy obszar pola na dom). W hodowli przeważała trzoda chlewna, według ówczesnej statystyki w Boguminie naliczono 156 krów.

Najpopularniejszą gałęzią ekonomiczną w miastach była produkcja rzemieślnicza zrzeszona w cechach, organizacjach zespalających osoby wykonujące ten sam lub zbliżony zawód. W większości przypadków chodziło o drobną produkcję cechową wykonywaną na potrzeby miejscowego rynku lub pobliskiej ludności wiejskiej. Pierwsze wzmianki o organizacjach cechowych w Boguminie pochodzą z XVI wieku, kiedy to cech tkaczy otrzymał swoje przywileje (1562 rok, 4 mistrzów), a potem kolejno powstawały cechy rzeźników (1575, 12 rzeźników), szewców (1577, 15 mistrzów szewskich) i połączone cechy kowali, kołodziei i ślusarzy (1580, w XVIII wieku 10 kowali). Na początku XVII wieku powstał cech piekarzy (1602, 4 mistrzów piekarskich), później krawców (według urbarza z 1629 roku działało w Boguminie 17 krawców), kożuszników (pod koniec XVIII wieku wzmianki o 4 kożusznikach) i garncarzy (1709, pod koniec XVIII wieku podaje się 10 garncarzy). Niezłe dochody przynosiło warzenie piwa. W 20. latach XVIII wieku Bogumin wykazywał produkcję 616 achtli (86 240 litrów) piwa. Mieszczanin posiadający prawo ważenia piwa (ogółem było ich 57) wyprodukował średnio 15,1 hektolitra piwa. Miasta posiadały też prawo wyszynku wina, Bogumin uzyskał je przed 1491 rokiem.

Niemniej ważną dziedziną był handel. Miasta tworzyły miejsca przeznaczone do tego celu czy dystrybucji wyrobów związane z wprowadzeniem tzw. prawa milowego. We wszystkich miastach systematycznie odbywały się targi i jarmarki, co tydzień lub codzienne. Najważniejsze jednak były coroczne targi trwające na ogół cały tydzień. W 1488 roku Bogumin otrzymał prawo organizowania takiego targu, którego udzielił mu Maciej Korwin. Jego początek został ustalony na drugą niedzielę po Wielkiej Nocy. Dalsze dwa roczne targi otrzymało miasto w 1575 roku, które udzielił mu karniowski i opolsko-raciborski książę Jerzy Fryderyk margrabia Ansbach i Bayreuth. Czwarty targ odbywał się od 1612 i rozpoczynał się w dniu św. Adelgundy (30 stycznia).

Podział włości oraz pożary spowodowały, że Bogumin w XVIII wieku i pierwszej połowie XIX wieku można scharakteryzować jako rolnicze miasteczko w fazie stagnacji o strategicznym położeniu na granicy z Prusami. Niezrozumienie przez bogumińskich mieszkańców znaczenia nowego środka lokomocji, kolei, którą pierwotnie miano poprowadzić przez miasto, w efekcie zmieniło okoliczne wsie, które swoim potencjałem przemysłowym całkowicie przysłoniły pierwotne centrum włości.

**BOGUMIN PRZEMYSŁOWYM CENTRUM – „NOWY“ BOGUMIN**

Właściwy rozwój ekonomiczny na terenie wsi sąsiadujących z Boguminem nastał w drugiej połowie XIX wieku, kiedy obszar ten został jednym z najważniejszych ośrodków przemysłu hutniczego i chemicznego w ostrawsko-karwińskim regionie przemysłowym. Największy wpływ na ten fakt miała doskonała komunikacja kolejowa, dzięki której miasto zyskało miano węzła kolejowego o środkowoeuropejskim znaczeniu. (Stary) Bogumin w drugiej połowie XIX wieku utracił swoje znaczenie, natomiast do rozwoju doszło we wsiach, przez które poprowadzono Północną Kolej Ferdynanda. O ile „stary“ Bogumin nie odegrał większej roli w rozwoju przemysłowym okolicy, to dla późniejszego „nowego” Bogumina rozwój przemysłu, zwłaszcza hutniczego i chemicznego, odegrał kluczową rolę. Rozwój gospodarczy przyczynił się do ukształtowania się nowego miasta, które za jego przyczyną zyskało swoją charakterystyczną twarz, która przetrwała do dzisiaj.

Do największych zakładów hutniczych, które miały wpływ na życie w Boguminie, należały walcownia rur i druciarnia. Żydowski przemysłowiec z Berlina, Albert Hahn wraz ze wspólnikiem Heinrichem Eisnerem, świadom potencjału komunikacyjnego, w 1885 roku założyli w Szonychlu walcownię rur. Przed I wojną światową prosperującą fabrykę poszerzył o dalsze wydziały (odlewnia żelaza, mieszalnia, walcownia profili, walcownia blachy, wielki piec koksowniczy i galwanizernia miedziowa). Głównymi produktami była surówka, pręty i żelazo profilowane, żelazo budowlane, blachy, rury bezszwowe, szyny kopalniane, kaloryfery i grzejniki. Aż do II wojny światowej właścicielami fabryki byli potomkowie założycieli, kiedy to jako osobom o żydowskim pochodzeniu majątek zabrano i przyłączono do hutniczego koncernu Göringa.

W 1896 roku w katastrze Pudłowa powstała następna ważna fabryka. W wyniku połączenia kilku niewielkich śląskich zakładów hutniczych pod kierownictwem firmy Tlach i Keil, powstała tutaj druciarnia. Asortyment produkcyjny był szeroki, zakład wykonywał walcowane i ciągnięte druty, gwoździe, druciane zaciski, sprężyny do mebli, przewody trakcyjne, druty telefoniczne i telegraficzne, łańcuchy i inne. Od połowy 30. lat produkcja obejmowała również zamówienia armii czechosłowackiej, m.in. spiralne przeszkody druciane przeciwko pojazdom gąsienicowym, które były niezwykle skuteczne i spełniały najwyższe wymagania. Ze względu na ważność zakładu dla obronności kraju, od czerwca 1938 roku wprowadzono tutaj nadzór wojskowy.

Powyższe zakłady miały ogromny wpływ na industrializację Nowego Bogumina. Po II wojnie światowej doszło do połączenia obu przedsiębiorstw, a powstała w 1958 roku Huta i Druciarnia Bogumin stała się największym zakładem i pracodawcą w regionie.

Rozwinięta infrastruktura komunikacyjna na skraju strefy przemysłowej stała się ważnym czynnikiem dla rozwoju drugiej, co do wielkości gałęzi, przemysłu chemicznego. Powstające w ostatniej ćwierci XIX wieku zakłady zostały usytuowane w pobliżu węzłów kolejowych i zakładów węglowych, ponieważ przerabiały wtórne surowce powstałe w czasie produkcji koksu (smoła, benzol, i inne). Już w 1887 roku w pobliżu dworca w Szonychlu hrabia Henryk Larisch-Mönnich założył rafinerię olei mineralnych, która w 1893 roku została zakupiona przez spółkę Mineralölrafinerie A.G. z siedzibą w Budapeszcie. Zakład poszerzono, a rafinując w ciągu roku ponad 6 000 cystern stał się do 1914 roku jednym z największych tego typu w monarchii. Po powstaniu Republiki zakład został podporządkowany czechosłowackiej administracji, a w 1922 roku zakupiony przez spółkę akcyjną Odra – průmysl minerálních olejů, akc. spol. W 1930 roku przedsiębiorstwo zyskały Zakłady Fanta v Pardubicach, które należały do największych rafinerii w Europie.

Następnym zakładem chemicznym była fabryka Rudolfa Goldschmidta, którą wybudował wraz ze wspólnikami w 1904 roku. Funkcjonowała pod nazwą Austriackie Zakłady Chemiczne R. Goldschmidt i wspólnicy (Österreichisches Chemikalien – Werk R. Goldschmidt & Comp. K.G.). W 1917 roku, w związku z rozszerzeniem produkcji o wyrób sztucznych słodzików (sacharyny), powstała spółka akcyjna Bogumińskie Zakłady Chemiczne (Oderberger chemische Werke AG). Oprócz sacharyny, na którą firma miała monopol oraz barwników cynkowych, firma produkowała także pochodne kwasów, preparaty aptekarskie, chemikalia fotograficzne, kleje lub preparat ochronny przeciwko rdzy (pod nazwą Subox). Dwie trzecie produkcji zmierzało na eksport. Fabryka działała również po II wojnie światowej, kiedy została wcielona do państwowego zakładu Lachema.

W ostatniej ćwierci XIX wieku powstawały też mniejsze zakłady chemiczne. W 1893 roku galicyjski nafciarz Weinreb założył w Szonychlu rafinerię sosnowej smoły. Małą fabryczkę mydła i świec otwarł w 1896 roku berliński przemysłowiec Vogt, a w 1898 roku powstała nieduża olejarnia firmy Ostia.

Dużo mniejsze znaczenie dla rozwoju późniejszego miasta Bogumina miały inne gałęzie przemysłu, m.in. reprezentowane przede wszystkim przez gałąź spożywczą i budowlaną. Do najpopularniejszych zakładów spożywczych należał, powstały w 1923 roku, zakład filialny obróbki ryb morskich Antonína Kally, późniejsza Rybena. Działała też Fabryka Likieru i Soków Owocowych (późniejsza Fruta Brno), młyny, palarnia kawy, lodownia i inne. Przemysł budowlany reprezentowało więcej zakładów. Zaliczano do nich przede wszystkim cegielnie (np. Cegielnia Parowa Starhemberga w Zabłociu, cegielnia Andělína Quasnicy w Skrzeczoniu lub cegielnia parowa Josefa Bergera w Boguminie), kamieniołomy i tartaki. W Boguminie funkcjonowała też największa w kraju cementownia z 1905 roku firmy Götz & Keller, a od 1875 roku Fabryka Kamieni Młyńskich C. Bujakofskiego.

Podstawowe artykuły codziennego użytku oraz usługi zapewniała gęsta sieć drobnych przedsiębiorców i handlowców, która rozwijała się w zależności od rosnącego zapotrzebowania i popytu wraz z rozwijającym się przemysłem i wzrostem ilości mieszkańców.

Rozwój zakładów przemysłowych spowodował przypływ pracowników. W związku z ich potrzebami mieszkaniowymi wybudowano kilka kolonii, które dopełniły przemysłowy koloryt miasta. Dla zakwaterowania robotników walcowni została wybudowana osada Olejowa, tzw. Osada Miejska, osada Wielki Piec, dla pracowników druciarni powstały kolonie tzw. Czarna (1897–1913), Maroko (1897), Druciarska Osada (1897–1912) i Mistrzowska Osada. Pod względem narodowościowym przeważali niemieccy pracownicy, jednak w okresie międzywojennym wzrosła ilość czeskich robotników kosztem niemieckich.

Zmiany prawne, jakie nastały w nowopowstałym państwie Czechosłowackim, miały wpływ również na stosunki własnościowe w bogumińskich zakładach przemysłowych. Zgodnie z prawem dochodzi do przemieszczenia siedzib firm na teren nowego państwa. Po przyłączeniu części czeskiego Śląska Cieszyńskiego do Polski w październiku 1938 roku, zakłady znalazły się pod polskim zarządem. Z kolei w czasie niemieckiej okupacji zakłady, które ze względu na żydowskich właścicieli zostały wywłaszczone (na przykład zakłady Hahna i Eisnera), przyłączono do wielkich koncernów Rzeszy (np. Reichswerke AG für Berg-und Hüttenbetriebe Hermann Göring lub Chemische Fabriken von Heyden AG v Radebeulu). Powszechnym zjawiskiem w latach wojny była konieczność zwiększenia produkcji, często wymuszona środkami przemocy stosowanymi wobec jeńców wojennych i robotników ze wschodu. Po II wojnie światowej fabryki zostały upaństwowione, produkcja zcentralizowana w nowozakładanych przedsiębiorstwach państwowych. Powstały wielkie kompleksy przemysłowe funkcjonujące aż do 90. lat XX wieku, które stały się synonimem miasta Bogumina.

**TRANSPORT W HISTORII BOGUMINA I OKOLICY**

Już w średniowieczu przez Śląsk przebiegało wiele szlaków, które w efekcie przyczyniły się do rozwoju gospodarczego tego terenu. Na początku XVIII wieku rozpoczęła się nowa era w historii rozwoju transportu, dochodzi do odnowienia starych i budowy nowych szlaków komunikacyjnych (państwowych i prywatnych). Podniesienie jakości i poszerzenie ich liczebności spowodowane było dążeniem do intensyfikacji ruchu handlowego. Pod koniec ostatniego etapu budowy nowych dróg pojawia się nowy środek transportu – kolej. Transport kolejowy stał się wkrótce ogromną konkurencją dla przewozu drogowego.

Wyraźna zmiana w sytuacji transportowej na Śląsku Cieszyńskim nastała wraz z rozwojem sieci kolejowej. Wybudowano połączenie kolejowe pomiędzy Wiedniem i Krakowem (początkowo końcową stacją miała zostać Bochnia), które przecinało północ Moraw i Śląsk Cieszyński. Budowę zlecono uprzywilejowanej C. K. spółce Północne Koleje Cesarza Ferdynanda, w której swój kapitał mieli najwięksi ówcześni bankierzy i przedsiębiorcy. Koncesję na budowę kolei wydano w 1836 roku. W 1847 roku doprowadzono ją do Bogumina, a w 1856 do Krakowa.

Budowa Północnej Kolei Cesarza Ferdynanda (PKF) połączyła Wiedeń z Galicją. Bezpośrednie połączenie z Galicją i Rosją zostało dokończone w 1855 roku, kiedy otwarto odcinek z Bohumina przez Pietrowice do Dziedzic, gdzie łączył się z już wybudowaną koleją do Krakowa. Połączenie z pruskimi kolejami w 1849 roku doprowadziło do połączenia z Wrocławiem i Berlinem. Droga z Wiednia do Berlina przez Bogumin trwała 32 godziny. Majątek spółki kolejowej Koleje Północne, z wyjątkiem Kolei Górniczej, w 1906 został upaństwowiony.

Dla Śląska Cieszyńskiego zasadnicze znaczenie posiadała Kolej Koszycko-Bogumińska (KKB). W 1866 koncesję na budowę C. K. prywatnej Kolei Koszycko-Bogumińskiej otrzymała spółka belgijskich przedsiębiorców, braci Riche, a reprezentantem Węgier był hrabia Forgács. W roku 1864 definitywnie ustalono trasę kolei. Na tym terenie prowadziła KKB z Bogumina, ze względu na wymogi właścicieli kopalń, przez Orłową, Dąbrowę i Karwinę. Jej dzisiejsza trasa jest inna, omija tereny wydobywcze i prowadzi z Bogumina do Dziećmiorowic i wzdłuż Olzy do Cieszyna. Po początkowych przestojach w budowie związanych z problemami finansowymi, prace rozpoczęto pod koniec 1867 roku. W 1869 roku zakończono odcinek z Bogumina do Cieszyna. Dopiero po przeniesieniu koncesji na Anglo-Austriacki Bank prace budowlane nabrały rozpędu i w 1872 roku kolej dotarła do Koszyc. Dzieliła się na śląską część od Bogumina do Czadcy (64 km), która była w większym stopniu obciążona i węgierską (304,6 km). Dnia 1 lutego 1921 r. Kolej Koszycko-Bogumińska ze względu na swoje strategiczne znaczenie została przekazana do użytkowania Czechosłowackim Kolejom Państwowym, ale nadal pozostaje w rękach prywatnej spółki, której dyrekcja przeniosła się w 1927 roku z Budapesztu do Koszyc. Po II wojnie światowej spółka sprawująca Kolej Koszycko-Bogumińską została upaństwowiona, a jej właścicielem zostało państwo czechosłowackie.

Z Koleją Koszycko-Bogumińską bezpośrednio związane były kopalnie węgla w Karwinie i huta w Trzyńcu. Stopniowo podłączano do niej inne linie kolejowe – w 1869 roku PKF w Boguminie, w 1870 roku Kolej Górniczą w Dąbrowie, w 1888 roku w Cieszynie linię Kojetín – Frydek – Cieszyn – Bielsko, w 1898 w Karwinie miejscową kolej Karwina – Pietrowice, a w 1914 roku w Cieszynie linię Średnia Sucha – Kończyce Wielkie koło Ostrawy.

Po jej uruchomieniu efekty ekonomiczne przerastały wszelkie oczekiwania. Do budowy drugiego toru na całej trasie z Bogumina do Czadcy doszło dopiero w 1915 roku.

Kolej Koszycko-Bogumińska miała dla Śląska Cieszyńskiego pierwszorzędne znaczenie. Dopiero po jej budowie rozpoczyna się jego wielki rozwój. Jej znaczenie jeszcze bardziej wzrosło po rozpadzie Austro-Węgier, kiedy stała sie jedynym efektywnym połączeniem wschodu z zachodem w nowopowstałej republice. Odegrała też ważną role w okresie dzielenia Śląska Cieszyńskiego pomiędzy Czechosłowację i Polskę w latach 1918–1920.

Dla gospodarczego rozwoju ogromne znaczenie miała Kolej Górnicza. Do tej pory transport wydobytego węgla odbywający się zaprzęgami do Przywozu, Gruszowa, Bogumina i Pietrowic był dość kosztowny i czasochłonny. Kolej Górnicza łącząca kopalnie z głównymi liniami kolejowymi została wybudowana w 1862 roku, kiedy spółka Koleje Północne poprowadziła kolej górniczą z dworca w Przywozie do Michałkowic. Kolej została przedłużona w 1870 roku po zakupieniu tzw. Kolei Rothschilda z Michałkowic do Dąbrowy z odgałęzieniem do Orłowej. Stopniowo doszło do podłączenia również innych kopalń. Były to odgałęzienia do kopalń: Albrecht (Jadwiga) w Pietwałdzie w 1882 roku, do Nowej Jamy i koksowni w Łazach w 1892 roku oraz w 1907 roku do Alpiny (Wacław) w Porębie. Doszło również do budowy odgałęzień kolejowych do innych znaczących przedsiębiorstw przemysłowych (Huta Witkowice, zakłady chemiczne w Gruszowie i Boguminie, zakłady maszynowe w Boguminie itd.).

Na omawianym terytorium stopniowo powstała sieć lokalnych tras Śląskiej Kolei Krajowej z centrum w Boguminie, które łączyły poszczególne ośrodki aglomeracji z Ostrawą. Na Śląsku Cieszyńskim należała do nich linia: Karwina – Frysztat z 1912 roku, Karwina – Bogumin (1913), Orłowa – Kopanina – Orłowa (1913), Gruszów – Bogumin (1914) i wąskotorowa kolej elektryczna Ostrawa – Karwina (1904–1909). Poza tym powstała lokalna kolej w Cieszynie oraz Bogumin – Nowy Bogumin, która łączyła centrum z dworcem. W ten sposób na tutejszym uprzemysłowionym terenie wybudowano bardzo gęstą sieć kolejową z ważnym europejskim węzłem kolejowym w Boguminie, która ułatwiała transport surowców, towarów i pracowników do zakładów pracy.

Kolej umożliwiła łatwiejszy i tańszy transport surowców i produktów oraz dostęp do odleglejszych miejsc. Zaś sama kolej była ważnym odbiorcą węgla i produktów z żelaza. Budowa sieci kolejowej przechodzącej przez ostrawski uprzemysłowiony teren była jednym z głównych czynników, który spowodował szybki rozwój gospodarczy, przede wszystkim górnictwa, hutnictwa i związanych z nimi dziedzin przemysłowych.

Stacja kolejowa Bogumin od momentu swojego powstania jest ważnym węzłem komunikacyjnym. Pierwotny budynek należący do Północnej Kolei Cesarza Ferdynanda miał stanąć w polu blisko Bogumina (obecnego Starego Bogumina). Jednak mieszczanie nie zgodzili się i dlatego powstał nieco dalej, w Szonychlu. Budynek z 1847 roku wybudowano według jednego z pięciu wzorcowych projektów urzędowego budowniczego PKF Jünglinga. W 1860 roku na obecnym miejscu wybudowano nowy dworzec, w latach 1902–1904 przebudowany w neorenesansowym stylu. Również Kolej Koszycko-Bogumińska posiadała swój własny dworzec z 1868 roku usytuowany nieco bardziej na północ. W 1898 roku został zastąpiony nowym, obszerniejszym budynkiem (obecnie skrzyżowanie ulic Bezruča i Lidickiej). Oba dworce kolejowe zostały połączone w 1922 roku.

**STAROBOGUMIŃSKI RATUSZ I JEGO PRZEDSTAWICIELE**

Pierwsza pisemna wzmianka o bogumińskim ratuszu pochodzi z 1491 roku. Pierwotny budynek był drewniany i stał na środku rynku. Budynek ten spłonął w czasie pożaru miasta, który 2 września 1745 roku strawił jeszcze 38 domów tzw. wielkomieszczańskich stojących wokół rynku i 21 małomieszczańskich domków w przylegających do rynku uliczkach. Informacje o tym, gdzie znajdowała się siedziba władz po tej tragedii nie dochowały się. Nowy ratusz (nr 43) miasto wybudowało dopiero w 1804 roku. Oprócz pomieszczeń biurowych znajdowało się w nim mieszkanie gminnego pachołka, a od 1837 roku mieszkanie pierwszego lekarza w mieście, Ignácego Kubíčka z Ołomuńca. Opłakany stan budynku ratusza wymusił w 1893 roku kupno kamienicy nr 25, która stała obok ówczesnego sądu powiatowego. Jej przebudowę sfinalizowano dwa lata później. Ze względów powierzchniowych budynkiem nr 25 był zainteresowany również sąd powiatowy i dlatego rada miejska podjęła ostateczną decyzję o wyburzeniu starego ratusza spod nr 43 i wybudowaniu na jego miejscu nowego reprezentacyjnego budynku. Żeby zapewnić radnym dostatek miejsca w pracy, dokupiono jeszcze część sąsiedniej działki po wyburzonym domu nr 44. W lipcu 1900 roku stary ratusz został wyburzony, a 18 sierpnia wmurowano kamień węgielny pod budowę nowego ratusza. Już 18 grudnia ówczesny burmistrz Rudolf Klimscha zwołał pierwsze spotkanie zarządu w nowym budynku, który był prawie dokończony. Po tym, jak Stary Bogumin (oficjalna nazwa od 1956 roku) połączono z Nowym Boguminem (1973), przestał służyć swojemu celowi.

Na czele władzy w mieście stał pierwotnie burmistrz (*purkmistr*), a wraz z nim władzę sprawowali rajcy (*konšelé*). W zależności od wielkości miasta, ich liczba wynosiła od czterech do 12 osób. Rajców wybierali na roczną kadencję wszyscy członkowie gminy, czyli osoby posiadające prawa miejskie oraz akceptowani przez zwierzchność (księcia lub szlachcica, który był w danym momencie właścicielem Bogumina). Spośród rajców wybierano, również na rok, burmistrza. Wraz z tak zwaną odnową rady miejskiej przebiegała kontrola księgowości. Towarzyszyła też temu wesoła zabawa wraz z przekazaniem darów zwierzchności. Regularne posiedzenia rady miejskiej odbywały się w domach rajców, do ratusza przeniosły się dopiero po jego wybudowaniu. Wraz z likwidacją urzędu zwierzchności i powstaniem samorządu miejskiego w 1850 roku, dotychczasowego burmistrza przemianowano na starostę.

BURMISTRZOWIE I STAROSTOWIE MIASTA BOGUMINA (DO 1945 R.)

1620 Tobiasz Eisener

1689–1717 Jerzy Hoffmann

1717–1732 Jan Padwowski

1732–1740 Eliasz Zimmerer

1740 Franciszek Haagen

1770–1776 Tomasz Matz

1776–1779 Kacper Kremser

1779–1786 Jan Rokitta

1786–1802 Jan Kullig

1802–1804 Józef Oppawsky

1804–1820 Antoni Sedlaczek

1820–1830 Józef Warosch

1830–1836 Józef Oppawsky

1836–1848 Jan Stiller

1848–1849 Jan Warosch

1849–1852 Jerzy Weczerek

1852–1857 Edward Stiller

1857–1858 Michał Przibill

1858–1864 Edward 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 (komisarz rządowy)

1921–1926 Jan Hodný (komisarz rządowy)

1926–1927 Karel Ott

1927–1936 Julius Warosch

1936–1938 Karel Říha

1938–1939 Józef Wilczek (polski komisarz rządowy)

1939–1945 Herman Metzik (niemiecki narzucony starosta)

ROZWÓJ DEMOGRAFICZNY

W 1845 roku (Stary) Bogumin zamieszkiwało 987 obywateli, Szonychl tylko 398. W roku 1930 w (Starym) Boguminie mieszkało 3 188 obywateli, w tym 1 756 Czechów, 720 Niemców, 449 Polaków, 22 Żydów i 241 osób innej narodowości. Po wojnie ilość mieszkańców zmalała do 2 682 (dane z 1947 roku). O ile w (Starym) Boguminie obserwujemy stagnację w przyroście, o tyle w Nowym Boguminie (dawniej Szonychl) w 1930 roku mieszkało 10 561 obywateli, co wiąże się z dynamicznym rozwojem zakładów przemysłowych i komunikacji kolejowej. W czasie wojny ilość obywateli w Nowym Boguminie zmalała do 6 384 (dane z 1942 roku), ale już w 1948 roku ich liczba wynosiła 8 439. W Pudłowie na początku XIX wieku żyło 255 obywateli, w 1930 roku liczba ta wynosiła 4 189. Ten szybki wzrost należy przypisać powstaniu fabryki drutu.

Z powyższych danych wynika, że rozwój demograficzny poszczególnych części, z których powstało miasto Bogumin, aż do 90. lat XIX wieku nie miał większego znaczenia. Aczkolwiek doszło do podwojenia ilości obywateli w Nowym Boguminie (dawny Szonychl), z drugiej strony Stary Bogumin nie wykazywał żadnego przyrostu naturalnego, a okoliczne wsie tylko niewielki. Cała aglomeracja w tym czasie odnotowała wzrost populacji tylko o 2 100 osób. Na przełomie XIX i XX wieku bogumińska aglomeracja przekroczyła liczbę 10 000 obywateli. Najszybciej rozrastał się Nowy Bogumin i to nie tylko pod względem ludności, ale też pod względem zabudowy miejskiej. Mimo tego odnotowujemy ciągle stosunkowo wysokie zasiedlenie przyległych wsi w porównaniu z ich centrum (45 %). Około 1930 roku miasto osiągnęło największą liczbę mieszkańców w całym przedwojennym okresie. W czasie wojny doszło do zrozumiałego ubytku, który odczuwalny był jeszcze w pierwszych latach po wyzwoleniu, zwłaszcza w związku z przymusowym wysiedleniem niemieckich obywateli.

Na początku XX wieku większość mieszkańców tworzyli robotnicy pracujący w hucie i druciarni, dalej pracownicy kolei, urzędnicy instytucji publicznych i w niewielkiej liczbie drobni przedsiębiorcy. Prawie wszyscy posiadacze własnych domków prowadzili niewielkie gospodarstwa rolne, które stanowiły dodatkowe źródło dochodu. Indywidualnych większych rolników było niewielu.

Na podstawie spisu ludności z 1910 roku, w czasie którego nie sprawdzano przynależności narodowej, lecz tylko język potoczny, w mieście przeważali Niemcy (51 %), następnie Polacy (36 %) i Czesi (7 %), reszta 6 % to osoby używające innych języków. W 1921 roku liczba Czechów (29 %) i Niemców (39 %) była bardziej wyrównana, a w następnych latach Czesi przeważali (55 %), Niemców było mniej (23 %), Polacy stanowili niewielką liczbę (14 % – dane z 1930 r.).

**BOGUMIN A KONFLIKTY WOJENNE XX WIEKU**

Komunikacyjne i przemysłowe znaczenie Bogumina oraz jego strategiczne położenie w pobliżu niemieckiej i polskiej granicy zaważyło na jego losach i losach wielu ludzi w czasie burzliwych wydarzeń, które kształtowały mapę Europy Środkowej.

W czasie I wojny światowej wzrosło znaczenie militarne tutejszego dworca. Zwłaszcza Kolej Koszycko-Bogumińska stanowiła dla administracji wojskowej ważny punkt komunikacyjny służący do przewozu żołnierzy i sprzętu wojskowego na front wschodni. Urzędy wojskowe dla podniesienia bezpieczeństwa i płynności w transporcie, a jednocześnie dla nadzoru nad mieszkańcami, usytuowały w mieście miejscowe dowództwo wojskowe, a jedną kompanię umieszczono bezpośrednio na dworcu. Po początkowych sukcesach wojsk austriacko-węgierskich i entuzjazmie w szeregach niemieckich mieszkańców, sytuacja na wschodnim froncie uległa zmianie, a wojna coraz bardziej dawała się we znaki, zwłaszcza w zaopatrzeniu. Pociągi przewożące rannych żołnierzy do lazaretów uświadamiały ludziom tragizm wlokącego się konfliktu. Bezpośrednio w Boguminie-Dworcu (Szonychl) został otwarty wielki szpital polowy. Według danych z kroniki z tego okresu opiekowano się w nim aż 26 220 żołnierzami, z tego 532 zmarło. Wspólny grób na tutejszym cmentarzu stał się miejscem spoczynku większości z nich. Podaje się, że 91 osób zameldowanych w Boguminie-Dworcu znalazło śmierć w wirze tej wojny. W końcowej jej fazie gospodarka monarchii załamała się. Problemy z zaopatrzeniem wywoływały burze niezadowolenia, a robotnicy radykalizowali się pod wpływem rewolucyjnych zmian w Rosji. Umieszczenie załogi woskowej zapobiegło wybuchowi protestów głodowych.

Koniec I wojny światowej nie przyniósł jednak na tutejszy teren długo oczekiwanego spokoju. W latach 1918–1920 trwał spór pomiędzy nowo powstałymi państwami Czechosłowacją i Polską o przynależność państwową terenu Śląska Cieszyńskiego. Bogumin odegrał w nim kluczową rolę ze względu na swoje strategiczne położenie. Już pierwsza próba przejęcia dworca pod zarząd Krajowej Rady Narodowej dla Śląska (*Zemský národní výbor pro Slezsko*) spotkała się ze sprzeciwem miejscowej polskiej ludności, który mógł przerodzić się w otwarty konflikt. Listopadowa ugoda z 2 i 5 listopada 1918 r. zawarta pomiędzy przedstawicielami czeskich i polskich mieszkańców zapewniła prowizoryczne status quo. Bogumin podlegał polskiej administracji, a tutejsza załoga wojskowa miała być o połowę mniejsza niż polska. Jednak spór przerósł w militarny konflikt, nazwany według długości jego trwania wojną siedmiodniową (23. 1. – 30. 1. 1919). Pierwszy atak czeskich jednostek wojskowych zmierzał na Bogumin – ważny węzeł komunikacyjny, który po bitwie został zajęty jeszcze w tym samym dniu. W czasie walki zginęło dwóch polskich i trzech czeskich żołnierzy. Narodowy antagonizm zaostrzył się w okresie przedplebiscytowym. Przez Bogumin przejeżdżały pociągi z uciekającymi i wypędzonymi z obu stron spornego terenu. Ostatecznie spór został rozstrzygnięty na poziomie międzynarodowym i 28 lipca 1920 roku Śląsk Cieszyński podzielono pomiędzy Czechosłowację i Polskę. Czechosłowacji przypadła cała trasa Kolei Koszycko-Bogumińskiej łącznie z Boguminem oraz całe zagłębie karwińskie wraz z zakładami hutniczymi. Dezaprobata polskiej strony z takim rozwiązaniem sprawy ujawniła się w przeddzień wybuchu II wojny światowej.

Po podziale Śląska Cieszyńskiego doszło do stabilizacji sytuacji i dalszego rozwoju nie tylko zakładów przemysłowych, ale też innych obszarów życia społecznego. Pod koniec 20. lat XX wieku wybuchł wielki kryzys gospodarczy, który również boleśnie dotknął tutejsze zakłady, zwłaszcza przemysłu ciężkiego. Nawet po przełamaniu skutków kryzysu, sytuacja nie uspokoiła się, a po 1934 roku starania Polski o przywrócenie tzw. Zaolzia do Polski, które według nich zostało niesprawiedliwie przyłączone do Czechosłowacji, ponownie się zaktualizowały. Narastające antyczechosłowackie działania wraz z agresywnym postępowaniem Rzeszy Niemieckiej, zmusiły czechosłowackie organy wojskowe do lepszego zabezpieczenia granicy, zwłaszcza na odcinku granicznym z Niemcami. Od 1935 roku rozpoczęto realizację budowy umocnień. Najpierw powstał bunkier piechoty MO-S 8 koło Antoszowic niedaleko Bogumina, w pobliżu zbiegu Olzy i Odry. Na odcinku bogumińskim powstało kolejno siedem bunkrów piechoty uzupełnionych małymi bunkrami (*řopíky*). Granica z Polską została zabezpieczona dwoma ciągami małych umocnień, których budowa do 1938 roku dotarła tylko w okolice Trzyńca.

Wydarzenia z 1938 roku były zapowiedzią zbliżającego się konfliktu wojennego. Układ monachijski, na podstawie którego doszło do oderwania Sudetów i przyłączenia do Rzeszy Niemieckiej, wykorzystał polski rząd i jeszcze 30 września wysłał ultimatum domagając się oddania części czeskiego Śląska Cieszyńskiego. Pod ciężarem tragicznych okoliczności ultimatum zostało przyjęte przez władzę czechosłowacką. W pierwszych dniach października wojsko polskie zaczęło etapami zajmować te tereny. Do Bogumina, który odgrywał ważną rolę również w niemieckich planach strategicznych, polscy żołnierze wkroczyli nieoczekiwanie już 9 października, aczkolwiek ten ważny węzeł komunikacyjny miał zostać obsadzony dopiero 11 października, kiedy odbyło się uroczyste powitanie polskich wojsk. Została wprowadzona polska administracja, polska waluta, zamknięto niemieckie i czeskie szkoły, jednocześnie zmuszając do opuszczenia tego terenu niewygodnych czeskich i niemieckich mieszkańców. Według nieoficjalnych danych liczba ta wynosiła około sześć tysięcy osób, co stanowiło prawie 50 % mieszkańców Nowego Bogumina. Polskie rządy w czeskiej części Śląska Cieszyńskiego trwały niecały rok. Już w pierwszym dniu II wojny światowej Niemcy zajęli czeską część Śląska Cieszyńskiego, wcześniej zabraną przez Polskę i przyłączyli ją do Rzeszy Niemieckiej. Polskie jednostki wojskowe przy swoim odwrocie wysadziły w powietrze most kolejowy na Odrze. Na zajętym obszarze Niemcy utworzyli powiat Cieszyn (Kreis Teschen), który obejmował dawne powiaty Cieszyn i Frysztat. Jednostkami mniejszymi zostały urzędy okręgowe (Amtsbezirk). Urząd okręgowy Nowy Bogumin – wieś obejmował Bogumin, Pudłów, Skrzeczoń, Wierzbicę i Zabłocie, a jego siedzibą był Nowy Bogumin, który tworzył też samodzielną jednostkę administracyjną. Cały powiat należał do prowincji Śląsk przynależnej do Rzeszy, później Górny Śląsk z siedzibą w Katowicach. Niemiecka polityka okupacyjna charakteryzowała się wprowadzeniem różnych środków represyjnych w stosunku do obywateli, którzy odmówili zrzeczenia się czeskiej lub polskiej narodowości. Represje przybierały różną postać. Obywatele niemieckiej narodowości z Bogumina w okresie okupacji aktywnie włączyli się do działań we wszystkich niemieckich organizacjach. W Boguminie i jego okolicy, tak samo jak na całym obszarze Śląska Cieszyńskiego, odbywała się germanizacyjna akcja zapisu do niemieckiego narodowego spisu (tzw. Deutsche Volksliste, DVL). Najgorzej traktowani byli Żydzi, których wywożono do obozów koncentracyjnych z przeznaczeniem do ich bezpośredniej likwidacji. Podobny los spotykał też obywateli polskiej narodowości. Na terenie Bogumina znajdował się tzw. Polenlager nr 32 założony w czerwcu 1942 roku, który służył do internowania wypędzonych i niezdolnych do pracy obywateli polskiej narodowości. Do końca jego istnienia, do początków 1945 roku, zginęły w nim 104 osoby polskiej narodowości. Innym środkiem represyjnym była tzw. Aktion Oderberg, kiedy w nocy z 11 na 12 sierpnia 1943 r. z Bogumina i okolicy wywieziono co najmniej 139 polskich dzieci osadzając je w obozach na Pomorzu. W mieście w okresie okupacji pojawili się pracownicy ze wschodu wywiezieni na roboty przymusowe (tzw. ostarbeiterzy) oraz jeńcy wojenni w komandach pracy, których wykorzystywano do prac w tutejszych zakładach przemysłowych produkujących dla potrzeb niemieckiego przemysłu zbrojeniowego.

Bogumin został wyzwolony w ramach Operacji Ostrawsko-Opawskiej (10 marca – 5 maja 1945) przez wojska sowieckie. Niemieckie wojska planowały wykorzystać do obrony tutejszą linię umocnień granicznych, a miejscem oporu został Bogumin, gdzie postawiono trzy linie artyleryjskie. W czasie wyzwalania miasta armia sowiecka nie była zainteresowana niszczeniem zakładów przemysłowych. Natomiast największe szkody wojenne miasto odniosło w czasie nalotów wojsk sprzymierzonych 29 sierpnia 1944 r., w czasie którego zginęło ponad 100 osób. Największe walki rozegrały się ostatecznie na terenie w kierunku na Příbor, gdzie niemieckie wojsko wycofało się w obawie przed oblężeniem. W czasie wycofywania się Niemcy ponownie wysadzili most kolejowy na Odrze. Pierwsze jednostki Armii Czerwonej wkroczyły do Bogumina 1 maja 1945 r. Jednak długo oczekiwany pokój nie przyniósł z sobą spokoju. Problematyczne wytyczanie granic, jej przekraczanie przez czechosłowackie jednostki oraz roszczenia polskiej strony o zachowanie granic w postaci pomonachijskiej, zaostrzyło się w czerwcu 1945 r. grożąc ponownym konfliktem czechosłowackich i polskich jednostek wojskowych. Po interwencji tymczasowych sowieckich władz doszło do uspokojenia sytuacji, która ostatecznie ustabilizowała się dopiero w 1947 roku po pertraktacjach w Moskwie.