Statutární město Ostrava
Archiv města Ostravy

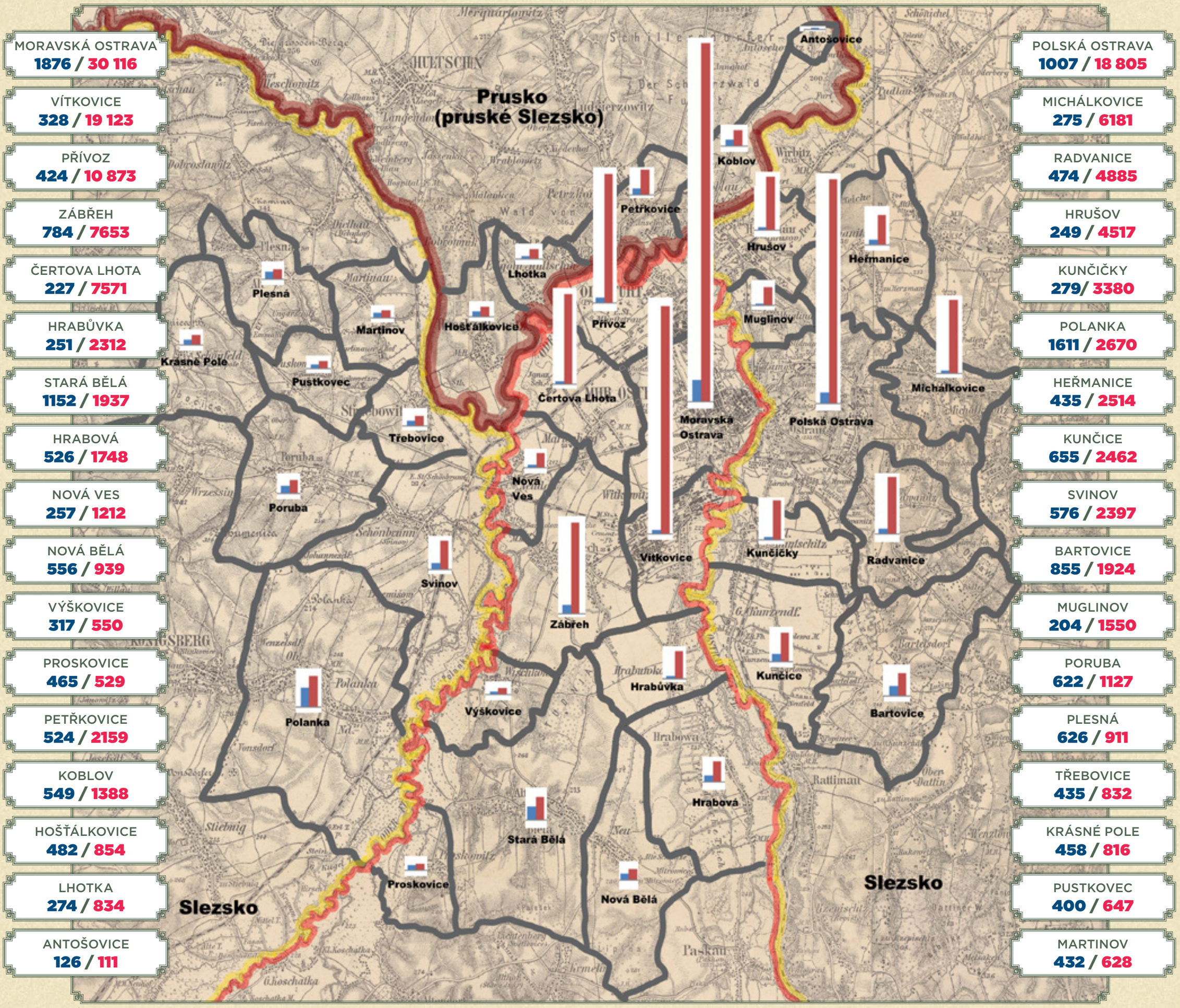
Město probuzené ze spánku

aneb Ostrava v 19. století

Námět, scénář, texty:
Antonín Barcuch, Radoslav Daněk,
Šárka Glombíčková, Martin Juřica,
Jaroslava Novotná, Jana Prchalová,
Blažena Przybylová, Jozef Šerka

OSTRAVA!!!

Území Ostravy v 19. století



Území dnešních ostravských obcí s vyznačením jejich příslušnosti k historickým zemím i tehdejším státním celkům. Graficky je vyjádřen růst obyvatelstva mezi lety 1843 (modře) a 1900 (červeně). Podklad tvoří části čtyř mapových listů generální mapy Rakousko-Uherska v měřítku 1:75 000, zachycující situaci na přelomu 19. a 20. století.

Pulsujícím centrem života v Moravské Ostravě bylo již od středověku hlavní náměstí. V průběhu 19. století se více než kdy jindy stalo místem střetávání obyvatel města a jeho návštěvníků.

Hostinec U Koule v Čertově Lhotě (dnes Mariánských Horách) se nacházel na frekventované silnici spojující Moravskou Ostravu s Opavou (dnes nároží ulic Přemyslovců a 28. října).

Původní sídlo správy městyse Polské Ostravy stávalo v těsném sousedství dnešní slezskoostravské radnice. V roce 1897 proběhla rekonstrukce budovy, včetně provedení nové fasády.

V rámci tzv. Nových Vítkovic byl vybudován na dnešním Mírovém náměstí v letech 1886–1887 podle projektu Hanse Ulricha Závodní hotel.

V historii Moravské Ostravy můžeme 19. století označit jako bod zásadního zlomu rozvoje města. Zatímco na jeho počátku vidíme jen ospalé poddanské maloměsto v držení olomouckého arcibiskupství, na jeho konci stojí Moravská Ostrava jako nejvýznamnější průmyslové centrum habsburské monarchie.

Byla to doba velmi hektická, v níž rozhodující roli sehrály tři hlavní růstové faktory – těžba uhlí, výroba železa a železnice.

Byla to doba, v níž město „vykročilo za své hradby“ a (spolu s obcemi v těsném sousedství) začalo nabízet obrovské množství pracovních příležitostí v nově budovaných průmyslových podnicích.

Zároveň to byla doba hlubokých změn společenských, vedoucích k výrazné diferenciaci sociální, jazykové i konfesijní.

Při pohledu na mapu z konce 19. století napočítáme na území, vymezeném rozsahem současného statutárního města Ostravy, celkem 34 samostatných obcí. Ty ležely nejen na území rakouské monarchie, nýbrž také v Prusku, které bylo od roku 1871 součástí Německého císařství. Státní hranici mezi těmito dvěma státními celky tvořily řeky Odra a částečně také Opava. Na pruském území se tehdy nacházely vsi Hošťálkovice, Lhotka, Petřkovice, Koblov a Antošovice.

Řeka Odra spolu s řekou Ostravicí tvořily v této oblasti státní i zemskou hranici a zároveň vytyčovaly pomyslný moravský klín zasahující do slezského území, v němž dominantní roli hrálo město Moravská Ostrava a spolu s ním obce v jeho těsném sousedství – Vítkovice, Přívoz, Čertova Lhota (Mariánské Hory), výrazně dotčené industrializací. Jejich zázemí, zprvu především zemědělské, dotvářely obce Zábřeh nad Odrou, Nová Ves, Hrabová, Hrabůvka, Stará Bělá, Nová Bělá, Proskovice a Výškovice. Obce ležící na pravém břehu Ostravice – Polská (Slezská) Ostrava, Hrušov, Michálkovice, Muglinov, Radvanice, Heřmanice, Kunčice, Kunčičky, Bartovice – stejně jako obce na levém břehu Odry – Svinov, Poruba, Třebovice, Martinov, Pustkovec, Polanka nad Odrou, Plesná, Krásné Pole – byly součástí rakouského Slezska. Z nich původní zemědělský charakter zcela ztratily v důsledku otevírání nových důlních děl obce Polská Ostrava, Michálkovice, Hrušov, Kunčičky a zprovozněním železniční dopravní tepny Svinov.

Z hlediska správního postavení zde byla jediným městem pouze Moravská Ostrava. Teprve v samotném závěru 19. století, 2. srpna 1900, povýšil císař František Josef I. na město také obec Přívoz. Role spádového místa na slezské straně připadla obci Polské Ostravě. Její součástí se již roku 1849 staly Zámostí a Hladnov a v roce 1879 byla prohlášena městysem.

Územní příslušnost determinovala i postavení obcí v oblasti státní správy, výkonu soudní moci, výběru daní apod. V tomto směru ovšem postavení města Moravské Ostravy stejně jako sousední obce Polské Ostravy jakožto správních středisek a potenciálních sídel důležitých úřadů neodpovídalo ve 2. polovině 19. století vůbec jejich faktickému ekonomickému významu. Názornou ukázkou tohoto nepoměru je rok 1868, kdy byla Moravská Ostrava, tehdy již skoro sedmitisícová, začleněna do místeckého politického okresu, v jehož sídle, tedy ve městě Místku, bychom napočítali jen asi tři tisíce obyvatel. Moravská Ostrava se stala sídlem politického okresu po dlouhých jednáních až v roce 1900.

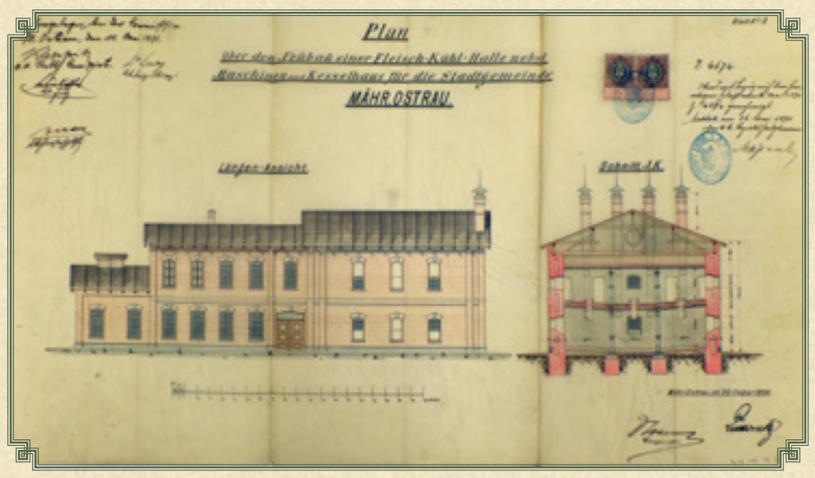
Blažena Przybylová

OSTRAVA!!!

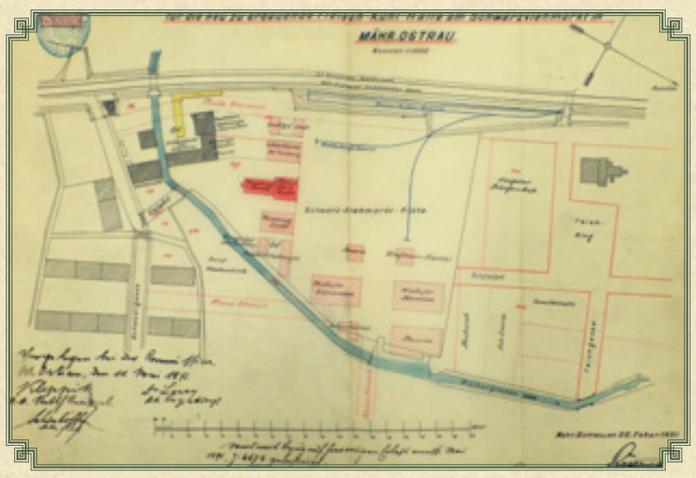
Správa věcí veřejných

Detail plánu Moravské Ostravy a okolí z počátku 80. let 19. století, na němž je zachycena síť plynového potrubí (čarami hnědé a modré barvy) a také rozmístění plynových lamp ve městě (trojúhelníky černé a hnědé barvy označují lampy celonoční a půlnoční). Síť plynového osvětlení byla v Moravské Ostravě zprovozněna již v roce 1869. Tmavě červenou barvou jsou vyznačeny důležité veřejné objekty: 1 radnice, 2 kostel sv. Václava, 3 farní škola, 4 fara při staré baště, 5 kaple sv. Lukáše se hřbitovem, 6 hlavní škola, 7 reálka, 8 zamýšlené umístění nového kostela v dnešním Husově sadu.

Hlavní (dnes Masarykovo) náměstí na konci 80. let 19. století. V popředí mezi stožárem velké plynové lampy a mariánským sloupem dláždí dělníci hlavní silniční komunikaci (dnešní ulice 28. října).



Plán první chladírny se strojovým chlazením pro moravskoostravská městská jatka, která ve své době patřila údajně k nejmodernějším v celé rakousko-uherské monarchii, 1891.



Situační plán velkého rozšíření moravskoostravských městských jatek, jejichž areál se prostíral od konce Stodolní ulice (na plánu vlevo) podél železniční trati Ostravsko-frýdlantské dráhy, 1891.

Součástí boje s neutěšenými hygienickými poměry byla na přelomu 19. a 20. století také stavba veřejných toalet. Jeden z těchto objektů se nalézal rovněž na dnešním náměstí Msgre Šrámka před budovou německé reálky (vlevo vzadu).

Vyhlášky městské rady, jimiž se dávalo na vědomí, že provoz na Nádražní ulici bude dočasně omezen kvůli výstavbě kanalizace (vlevo) a že porážení dobytka je nyní povoleno již jen na městských jatkách, červenec 1893.

Budova městské veřejné nemocnice na Fifejdách byla vystavěna v letech 1896–1898 podle projektu zdejšího stavitele Hanse Ulricha.

V první polovině 19. století nelze ještě o skutečné samosprávě hovořit; tzv. regulovaný magistrát, městský úřad s nižší soudní pravomocí, který existoval v Moravské Ostravě již od roku 1787, podléhal plně jednak dohledu vrchnostenského úřadu na Hukvaldech, jednak také krajskému úřadu v Přerově se sídlem v Hranicích, jakožto orgánu správy státní. Jeho složení mohl jen zčásti ovlivňovat úzký kruh několika desítek vybraných moravskoostravských měšťanů, kteří byli oprávněni volit část městské rady. Také obecní hospodářství se drželo v dimenzích charakteristických spíše pro středověké město; nejvyšší příjmy proudily do městské pokladny z pronájmu obecních pozemků a provozu městské palírny, vcelku hojně byla využívána robota, protože Moravská Ostrava byla nejen poddanským městem, ale také vrchností pro obce Přívoz, Novou Ves a Čertovu Lhotu (pozdější Mariánské Hory). Poddaní z těchto vsí museli v rámci pěší a potažní roboty konat řadu povinností (mj. čištění města a městských komunikací, údržba vodních toků, dovoz stavebního materiálu a dříví na otop). Pokud se město již odhodlalo do nějaké větší stavební akce (např. do stavby nové palírny, městské věznice, rozšíření obecního hřbitova nebo opravy radnice), musela být samozřejmě vždy předem odsouhlasena jak vrchnostenským, tak i krajským úřadem.

Zdrojem financování byly pak hlavně příjmy mimořádného charakteru, především z výtěžku odprodeje městských pozemků na stavbu železniční trati Severní dráhy Ferdinandovy, případně si město vypomáhalo i půjčkami od svých měšťanů. Městský rozpočet tak zůstával prakticky vyrovnaný, nebo jen s mírnými schodky či přebytky.

Začátkem samosprávného období byl až rok 1849, kdy vstoupilo v platnost prozatímní obecní zřízení; na jeho základě se v Moravské Ostravě konaly o rok později první obecní volby do komunální samosprávy. Tu tvořil obecní výbor, který si ze svého středu dále volil obecní představenstvo – správní a výkonný orgán v čele se starostou, kterým byl zvolen zdejší starousedlík Franz Kremer. Za ním se do konce 19. století vystřídali v úřadu ještě podnikatel Hermann Zwierzina (1861–1864), obchodník Alois Anderka (1864–1873), majitel realit Konstantin Grünwald (1873–1880), obchodník Anton Lux (1880–1888) a lékárník Adalbert Johanny (1888–1901). Dlužno podotknout, že volby do obecní samosprávy byly veřejné (tedy nikoli svobodné) a možnost volit byla navíc podmíněna předepsanou minimální částkou odváděné přímé daně. Tak byly z voleb vyloučeny široké vrstvy méně majetného obyvatelstva a oprávněných voličů zůstávalo velmi málo. Například ve volbách roku 1888 to v Moravské Ostravě bylo pouhých 946 osob při celkovém počtu 19 243 obyvatel města. Přesto bylo zavedení obecní samosprávy značným pokrokem oproti období předchozímu.

Také hospodařit mohlo nyní město mnohem samostatněji, byť nad ním stále byl vykonáván dozor ze strany politického úřadu – Okresního hejtmanství v Místku. Ani v letech 1850–1870 se ovšem charakter obecního hospodářství nelišil příliš od období předchozího; stěžejními příjmy byly dosud výnosy z pronájmu obecního majetku a výdaje na komunální infrastrukturu zůstávaly stále velmi nízké. Tento stav se začal dramaticky měnit až počátkem 70. let 19. století, kdy v důsledku prudce rostoucího počtu obyvatel a bouřlivého stavebního a průmyslového rozvoje bylo nutno začít řešit dosud zanedbávanou problematiku čištění města, údržby a výstavby komunikací, veřejného osvětlení, vodovodu, kanalizace, výstavbu městských jatek, nového městského hřbitova, nemocnice, školních budov aj. Z dosavadních zdrojů nebylo možno pokrýt již ani běžný chod města a nejdůležitější položkou příjmové části rozpočtu se staly obecní přirážky vybírané k přímým daním, jejichž výše strmě rostla – z 6 % v roce 1869 až na 66 % v roce 1900. Na krytí velkých investičních akcí však nestačily ani tyto prostředky, a tak městu nezbylo než pravidelně sjednávat půjčky u bankovních ústavů. Vysoké zadlužení se proto stalo tíživou, avšak nezbytnou podmínkou dalšího rozvoje Moravské Ostravy.

Jozef Šerka

Jazyk a víra

Hlavní synagoga na dnešní Zeyerově ulici v Moravské Ostravě byla dokončena v roce 1879.

Bazilika Božského Spasitele byla vybudována podle projektu Gustava Meretty v letech 1883–1889.

Starý evangelický kostel z roku 1862 se nacházel na Vítkovické ulici. O třicet let později v roce 1892 došlo k jeho zrušení.

Německá reálka, první střední škola v Moravské Ostravě, byla otevřena v roce 1878. Dnes objekt Filozofické fakulty Ostravské univerzity na ul. Čs. legií.

Český Národní dům na dnešní ulici Čs. legií byl postaven v roce 1894.

Německý dům na dnešním náměstí Edvarda Beneše byl dokončen v roce 1895.

Polský dům na dnešní Poděbradově ulici byl otevřen v roce 1900, mj. v něm byla zřízena škola pro vzdělávání negramotných dospělých.

Ostravice.

Týdenník

ku hájení zájmů české národnosti na Ostravici.

Ročník II. V Mor. Ostravě, dne 9. června 1894. Číslo 23.

Rodáci, bratři!

Národní dům v Mor. Ostravě,

dny 16. a 17. měs. června 1894.

Pozvánka na slavnostní otevření Národního domu, uveřejněná na titulní straně týdeníku Ostravice, 9. 6. 1894.

Po celou první polovinu 19. století byla Moravská Ostrava jen malým sídlem s ani ne 2000 obyvateli; bouřlivého růstu se dočkala až v důsledku industrializace po roce 1850. Byla-li do té doby lidnatější prakticky všechna města v jejím bližším i vzdálenějším okolí, nyní se tento poměr začat rychle obracet. V roce 1869, kdy počet obyvatel překročil číslo 6800, byla Moravská Ostrava už větší než Hlučín a Příbor, ale i Místek, který byl sídlem okresního hejtmanství. O deset let později, s 13 000 obyvateli, „přerostla“ Nový Jičín a dohnala Těšín; na konci 19. století, kdy počet obyvatel přesáhl 30 000, předehnala Moravská Ostrava už i mnohem významnější Opavu a Olomouc a stala se tak po Brnu druhým největším městem na Moravě i ve Slezsku. Zásluhu na tom mělo až do konce 19. století především masivní přistěhovalectví za prací; imigranti proudili do Moravské Ostravy jak z Moravy a Slezska, tak i z jiných korunních zemí monarchie, hlavně z Haliče.

Tento proces měl velmi výrazný dopad na národnostní skladbu obyvatelstva města. V první polovině 19. století nebyla ještě prováděna žádná sčítání obyvatelstva, na jazykový charakter města můžeme však usuzovat z dochovaných zpráv o zdejší farní triviální škole, kam docházely i děti z okolních obcí a kde se vyučovalo až do roku 1844 jen česky. Ani poté, co zde byla zřízena též německá třída, nebylo německojazyčných dětí mnoho. Po roce 1850 se však tento stav začal zvolna měnit a v letech 1880 až 1900, kdy již máme k dispozici výsledky sčítání včetně údaje o tzv. obcovací řeči, se rýsoval zcela jiný obraz. Poměr sčítaného obyvatelstva dle obcovací řeči se posunul velmi výrazně v neprospěch Čechů; zatímco v roce 1880 užívalo češtinu 74,8 % obyvatel, němčinu 19 % a polštinu jen 6,2 %, o dvacet let později uvedlo při sčítání český jazyk jako obcovací už jen pouhých 55 %, zato německý 22,7 % a polský 22,3 % obyvatel. Zatímco mezi Němci, kteří se do Moravské Ostravy přistěhovali, bychom našli především vyšší úřednictvo, podnikatele a technické specialisty (hlavně báňské a hutní inženýry), pracovní síly z Haliče nalézaly své uplatnění hlavně jako méně kvalifikované nebo pomocné dělnictvo v dolech. Nárůst počtu německého obyvatelstva neodpovídal ovšem skutečnému množství přistěhovalců z německojazyčných území; přičinou byla hlavně intenzivní germanizace, prosazovaná jak vedením průmyslových závodů, tak i obecní samosprávy, která se v důsledku nepříliš demokratického volebního systému dostala záhy zcela do německých rukou.

Vyhlídka lepšího kariérního růstu a možnosti dalšího vzdělávání na německých středních a vysokých školách byla pragmatickou motivací pro řadu českých rodičů, kteří začali své děti posílat do německých škol. Germanizaci byli ovšem velmi snadno přístupní také z valné části nevzdělaní a národnostně nevyhranění imigranti z Haliče. Právě školská otázka se proto v poslední čtvrtině 19. století stala pravým bitevním polem národnostních konfliktů a o děti začal být při pravidelném zápisu do škol svářen úporný zápas. Výrazem neřešitelnosti těchto rozporů a nemožnosti kompromisu byla také rezignace na stavbu společného městského kulturního a společenského centra (koncertního či divadelního domu) koncem 80. let 19. století a následné budování vlastních národních domů; český Národní dům byl dokončen v roce 1894, Německý dům jen o rok později a Polský dům v roce 1900. Ten poslední demonstroval symbolickou roli „pevnosti národa“ přímo zabudováním kamenů z krakovských hradeb do svých zdí.

Také konfesijní složení obyvatelstva se změnilo, byť ne tak výrazně; římskokatolická církev si zachovávala stále dominantní převahu, ve městě se však začali objevovat také evangelíci ze sousedního Pruska a Těšínska a již v roce 1875 tu byla zřízena vlastní evangelická farnost. Po roce 1850 zaznamenala Moravská Ostrava rovněž větší příliv obyvatelstva židovského, které se až dosud ve městě volně usazovat nemohlo. Židé, kteří se věnovali především živnostenskému podnikání, zde založili v roce 1872 vlastní hřbitov a následně v roce 1875 také židovskou náboženskou obec, která do konce 19. století významně vzrostla. Podle výsledků sčítání v roce 1900 se v Moravské Ostravě k římskokatolickému vyznání přihlásilo 86,2 %, k evangelickému 2,9 % a židovskému 10,8 % obyvatel.

Jozef Šerka

OSTRAVA!!!

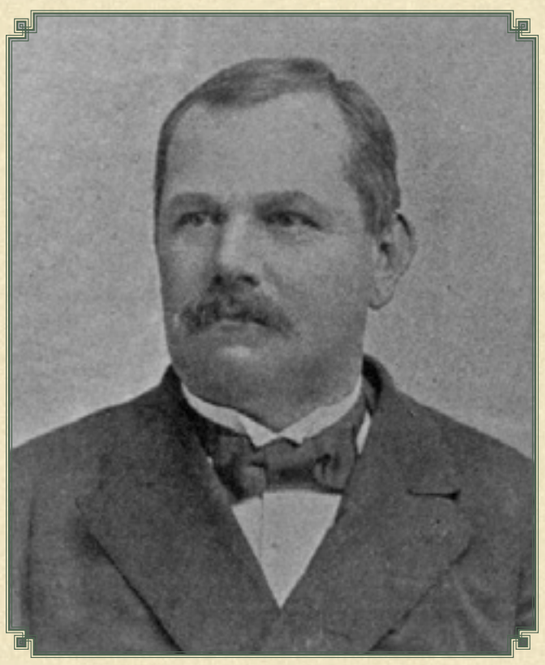
Hybatelé změn

Ostravská rafinerie minerálních olejů byla vybudována v Přívoze poblíž dnešního hlavního nádraží v letech 1889–1890. Zakladatelem podniku byl přední rakouský odborník na těžbu ropy v Haliči a ropné produkty Dr. Max Böhm.

Max Böhm (1857–1952) pocházel z Vídně, z rozvětvené rodiny podnikatelů v kloboučnické výrobě, kteří vlastnili závody rovněž na Novojičínsku. S ženou Adele měli pět dětí a trvale se usadili v Moravské Ostravě.

Paul Kupelwieser (1843–1919), zřejmě první moderní manažer v průmyslu českých zemí. Vystudoval báňskou akademii ve štýrském Leoben, podnikl studijní cesty do Porýní, Vestfálska a Belgie. Působil v železárnách ve Štýrském Hradci, Eisenerz, Neubergu, Ternitz a v Teplicích. K 4. červenci 1876 se stal ředitelem Vítkovických železáren, které vedl do března 1892.

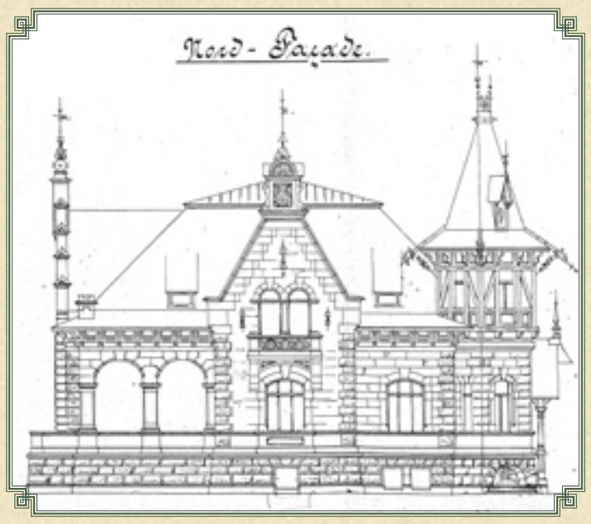
Ignát Vondráček (1819–1887) byl jedním z mála národnostně českých podnikatelů na Ostravsku. Působil původně ve funkci správce dolů knížete Salm-Reifferscheidta. V 60. letech 19. století se společně s bratry Wilhelmem a Davidem Gutmannovými kapitálově účastnil na založení největšího ostravského těžařského podniku.



Báňský technik a manažer polského původu Franciszek Brzezowski (1844–1908) vystudoval báňskou akademii v Banské Štiavnici a roku 1871 vstoupil do služeb Severní dráhy Ferdinandovy jako šéf měřičského oddělení. V roce 1879 se stal ředitelem jámy Jindřich v Moravské Ostravě. Angažoval se v záležitostech polské menšiny na Ostravsku a jako komunální politik se podílel na přeměně Přívozu v moderní město.

Karl Glassner (1845–1931), absolvent strojního inženýrství v Curychu a Štýrském Hradci, přišel roku 1869 z podnětu tehdejšího ředitele Karla Elbertzhagena do Vítkovic. Společně s ním založil o tři roky později v Moravské Ostravě samostatnou firmu specializující se na výrobu důlních strojů. Podnikal rovněž v chemickém průmyslu a výrobě stavebních hmot.

Empírový zámeček ve Vítkovicích byl vybudován v letech 1847–1848 původně jako rezidence Rothschildů. Ti jej však využívali velmi zřídka při ojedinělých návštěvách Ostravska, sloužil proto jako luxusní vila vítkovických ředitelů. Obýval jej také Paul Kupelwieser se svojí rodinou.



Znakem sociálního statusu podnikatelů a manažerů byla jejich honosná sídla. Např. pivovarník Markus Strassmann si projekt své vily objednal roku 1895 u známého vídeňského architekta Otto Thienemanna.

Staré ředitelství s kaplí sv. Floriána v Místecké ulici. Odsud Kupelwieser řídil Vítkovické železárny, z nichž se za jeho éry stal jeden z nejvýznamnějších evropských železářských podniků.

Kapitalistická industrializace 19. století zrodila na Ostravsku nové sociální a profesní skupiny i nové elity. Patřili k nim zejména podnikatelé a manažeři, kteří se stali důležitými hybateli modernizačních změn. Zjednodušeně lze říci, že podnikatelem je ten, kdo disponuje potřebným kapitálem k podnikání a činí strategická rozhodnutí týkající se směřování podniku. V počátečních fázích a zvláště u některých průmyslových odvětví se sám podnikatel, případně též další jeho rodinní příslušníci přímo podíleli i na praktickém řízení podniku. U odvětví těžkého průmyslu, jako jsou hornictví, hutnictví či strojírenství, která se vyznačují vyšší kapitálovou náročností i rychlejší koncentrací výroby a růstem počtu zaměstnanců, se ovšem záhy projevila nutnost přenesení řídících pravomocí z podnikatele na manažera.

Jestliže tedy zpočátku mohly funkce podnikatele a manažera splývat, v průběhu 19. století docházelo k jejich postupnému oddělování a k vymezování jejich samostatných rolí. Manažer se stal placeným zaměstnancem, specializovaným řídícím pracovníkem, jenž činil rozhodnutí spíše taktické povahy, směřující ke každodenní organizaci chodu podniku a uskutečňování strategických rozhodnutí podnikatele. Na Ostravsku se tak dělo mj. ještě z jednoho podstatného důvodu: četní kapitalističtí vlastníci zdejších báňských, hutních a chemických průmyslových podniků, jako např. Rothschildové, Gutmannové, Wilczkové, Hochstetterové aj., sídlili trvale mimo samotný region. Proto bylo nezbytné, aby svěřovali jejich řízení placeným manažerům, u nichž postupem doby převládl typ technického specialisty s erudicí, získanou na některé z předních evropských vysokých škol, který se mohl prokázat bohatými zkušenostmi ze studijních cest po průmyslově vyspělých zemích a z působení v různých evropských podnicích.

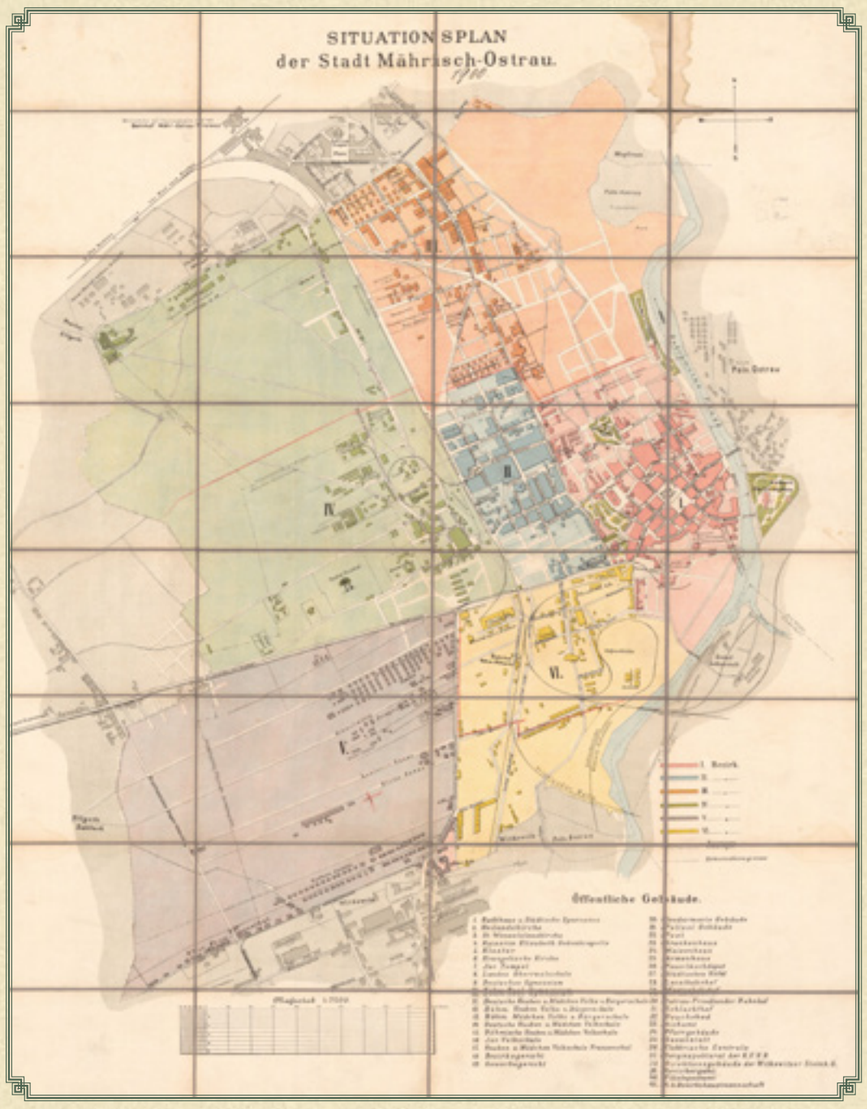
Tak tomu bylo především u největších ostravských dolů a železáren, jejichž vlastníci sídlili ve Vídni a pro řízení svých závodů získávali přední odborníky v daném oboru – Paula Kupelwiesera, Emila Holze, Alberta Andrée nebo Viléma Jičinského. Podobně přiváděla na Ostravsko své ředitele Leopolda Fiedlera, Eduarda Hořovského, Jana Mayera ad. také druhá největší těžební společnost Severní dráha Ferdinandova. Mnozí z těchto manažerů se zde trvale usadili a v několika generacích spojili osudy svých rodin s Moravskou Ostravou a okolím. Manažeři v drtivé míře pocházeli z německého jazykově-kulturního prostředí, to ovšem automaticky vždy neznamenalo, že by současně také německy nacionálně smýšleli. Přesto se v praktické rovině tak či tak stávali hlavními nositeli tzv. germanizace, neboť zcela pragmaticky upřednostňovali německojazyčné školství. Na konci 19. století až tři čtvrtiny manažerů v Moravské Ostravě pocházely z německých zemí.

Podobně migrovali na Ostravsko rovněž podnikatelé, i když přibližně ze čtyř pětin pocházeli z nejbližších oblastí Moravy a Slezska. Komplexní rozvoj ostravské průmyslové oblasti vytvářel nové příležitosti v řadě dalších odvětví a oborů, jako bylo stavebnictví, výroba stavebních hmot, potravinářství aj. Zdejším podnikatelům pro jejich celkový přínos a zvýšené riziko, jež nesli, příslušelo v městské společnosti výjimečné postavení. Zvlášť respektováni byli ti, kteří dokázali z původně malých dílen vybudovat velké podniky. Takovou úspěšnou podnikatelskou kariérou prošel např. majitel slévárny a strojírny Anton Langer či pivovarník Markus Strassmann. I mezi ostravským podnikatelstvem jednoznačně dominovali německy mluvící jedinci, přičemž až dvě třetiny z nich byly židovského původu. Někteří podnikatelé přicházeli na Ostravsko ze západněji položených zemí, zejména z Německa či Belgie, jako např. majitel strojírny a slévárny Karl Elbertzhagen, spolumajitel továrny na kovové zboží Hugo Melder nebo stavitel koksoven a zakladatel válcovny plechů Eustach J. Gobiet. Malý podíl národnostně českých podnikatelů byl dán jejich nedostatečnou kapitálovou silou, která přetrvávala v podstatě až do konce 19. století.

Radoslav Daněk

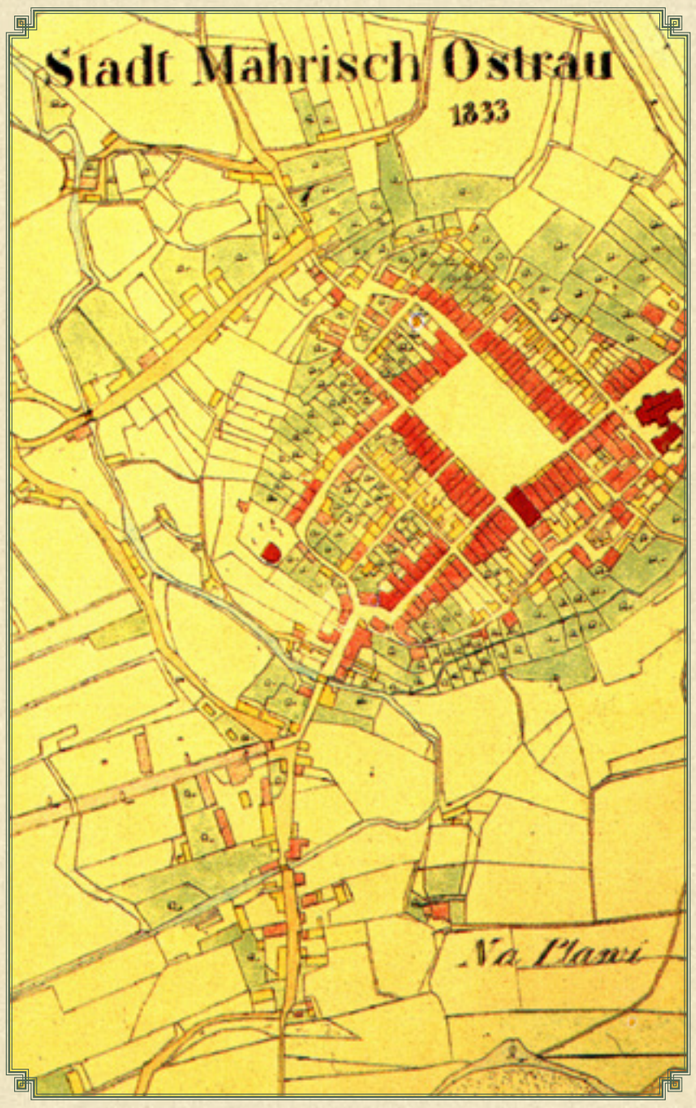
OSTRAVA!!!

Kámen na kameni



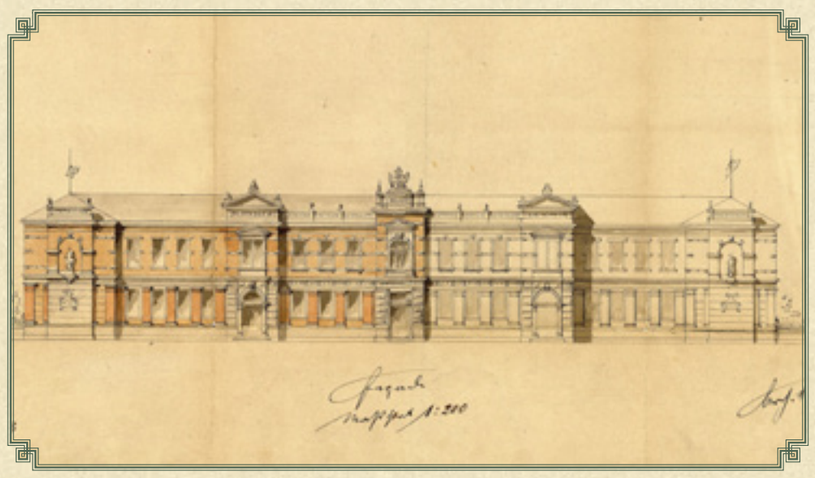
Na konci 19. století byl katastr Moravské Ostravy rozdělen do šesti stavebních okresů, z nichž dva byly určeny především pro bytovou výstavbu vícepatrových domů a občanskou vybavenost (I, II), další dva kombinovaly dělnické bydlení s výstavbou nájemních bytových domů a klidovými zónami, s nutností zachování lokalizace průmyslu (III, IV), jeden byl zónou především velkých dělnických kolonií (V) a jeden zónou těžkého průmyslu (VI).

Stavební rozvoj Moravské Ostravy byl provázen vzrůstajícím počtem stavebních živností a jejich specializací i růstem odbornosti stavitelů. K významným ostravským stavebním podnikatelům patřil také Klemens Hladisch (1844–1893), jenž prováděl např. stavbu chrámu Božského Spasitele.



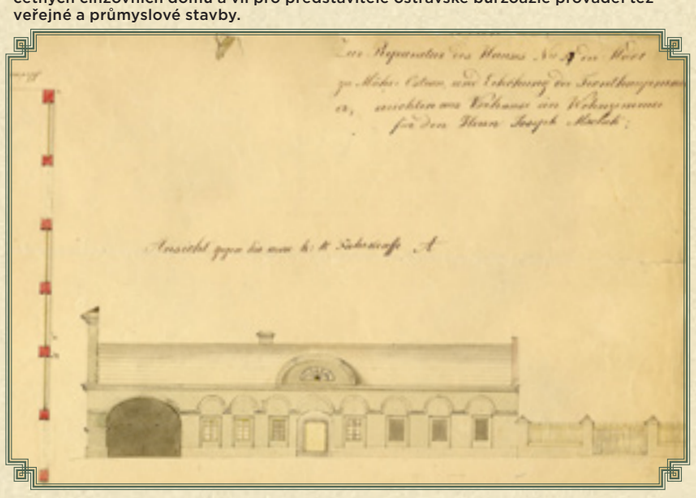
Na počátku průmyslové revoluce byla Moravská Ostrava malým poddanským městečkem s přibližně 270 domy, soustředěnými kolem hlavního náměstí a v přilehlých uličkách. Indikační skica z roku 1833 zachycuje ještě též částečně zemědělský charakter města - polnosti a zahrady přimykající se k měšťanským domům.

Felix Neumann byl prvním moderním stavebním podnikatelem v Moravské Ostravě. Studoval architekturu na vídeňské Vysoké technické škole, praktikoval u velkých stavebních firem ve Vídni a Berlíně. Svoji vlastní firmu založil roku 1890. Vedle četných činžovních domů a vil pro představitele ostravské buržoazie prováděl též veřejné a průmyslové stavby.



V 19. století bylo v Moravské Ostravě provedeno množství veřejných staveb. Pro jejich plánování, projektování a profesionální řízení mělo město od roku 1891 zřízen samostatný stavební úřad. Prvním městským stavebním inženýrem se stal Oskar Mratschek, který projektoval např. roku 1893 německou obecnou školu na dnešní Žerotínově ulici.

Do konce 19. století vzrostl počet domů v Moravské Ostravě téměř pětinásobně na celkem 1185. Nesourodá zástavba si však stále na mnoha místech uchovávala své maloměstské vzezření, jak dokládá pohled z věže Božského Spasitele směrem k Nádražní ulici a Fifejdám na počátku 90. let 19. století.



Původní velkoměšťanské domy v Moravské Ostravě byly přízemní a teprve během prvních desetiletí 19. století byly u nich nahrazovány dřevěné konstrukce kamenným zdivem. Charakteristickým prvkem byly tzv. podsíně nebo též lauby. Ve druhé polovině 19. století došlo u mnoha měšťanských domů v centru města k nadstavbě obytných pater a zazdění podsíní, z nichž se staly obchodní místnosti.

Stejně jako měšťanské domy na hlavním náměstí změnila svůj vzhled během 19. století také moravskoostravská radnice. Ve 30. letech byla kompletně přestavěna v klasicistním stylu. V 50. letech došlo k nadstavbě druhého patra. V 70. letech proběhla rozsáhlá oprava budovy, včetně přilehlé věže, a v polovině 80. let byl přistavěn zadní trakt do ulice Pivovarské.

Rychlý růst obyvatelstva Moravské Ostravy ve druhé polovině 19. století narážel na nedostatek bytů. Z toho těžili jak drobní vlastníci nemovitostí, kteří narychlo a nekvalitně přebudovávali různé hospodářské objekty na obytné domky, tak větší podnikatelé. Stavitel Josef Kraus vybudoval v 70. a 80. letech na okraji města celou kolonii nuzných domků, nazývanou Krausovcem (dnes prostor mezi ulicemi Nádražní, Českobratrskou a Mlýnskou).

Jedním z nejviditelnějších dopadů industrializace na vývoj Moravské Ostravy v 19. století byla stavební proměna města. Přitom až do 80. let byl tento proces charakterizován nekoncepčností a chaotičností výstavby a akcentováním kvantity staveb před jejich kvalitou, upřednostněním okamžité utilitárnosti před dlouhodobějším plánováním a usměrňováním urbanizačního procesu. Největšími stavebními investicemi byly příznačně výrobní a provozní objekty, jejichž lokalizace v územním prostoru nebyla v podstatě nijak regulována. Formovaly se nové sídelní okrsky soustředěné kolem průmyslových závodů a více než třetina domů ve městě tehdy patřila důlním společnostem. Jen mezi léty 1868–1872 bylo v Moravské Ostravě provedeno asi 220 novostaveb převážně přízemních obytných domů, přičemž téměř 60 % těchto investic připadalo na průmyslové velkopodniky, zejména uhelná těžířstva. V poslední čtvrtině století se pozvolna začaly objevovat vyšší nároky na kulturu bydlení i estetický efekt staveb, přístup městské správy ke stavebnímu ruchu na území města nabyl větší cílevědomosti, probíhala intenzivní přestavba domů v centrální části.

K podstatné změně ve stavebním vývoji Ostravska docházelo v samotném závěru 19. století. Moravská Ostrava se stále zřetelněji stávala jádrem rodící se průmyslové aglomerace a začala se proměňovat ve velkoměsto tvořené honosnými činžovními domy, budovami správních úřadů, restauracemi, hotely a kavárnami. Současně se ze sousedních obcí, původně vesnického charakteru, jako byly Vítkovice, Přívoz nebo Čertova Lhota (Mariánské Hory), stávala sídla městského typu. Růst stavebních investic byl provázen zájmem erudovaných specialistů o možnosti profesního uplatnění. V Moravské Ostravě vznikaly první projekční kanceláře zaměstnávající větší počet techniků a středně velké stavební firmy poskytující práci až několika desítkám či stovkám převážně sezónních dělníků.

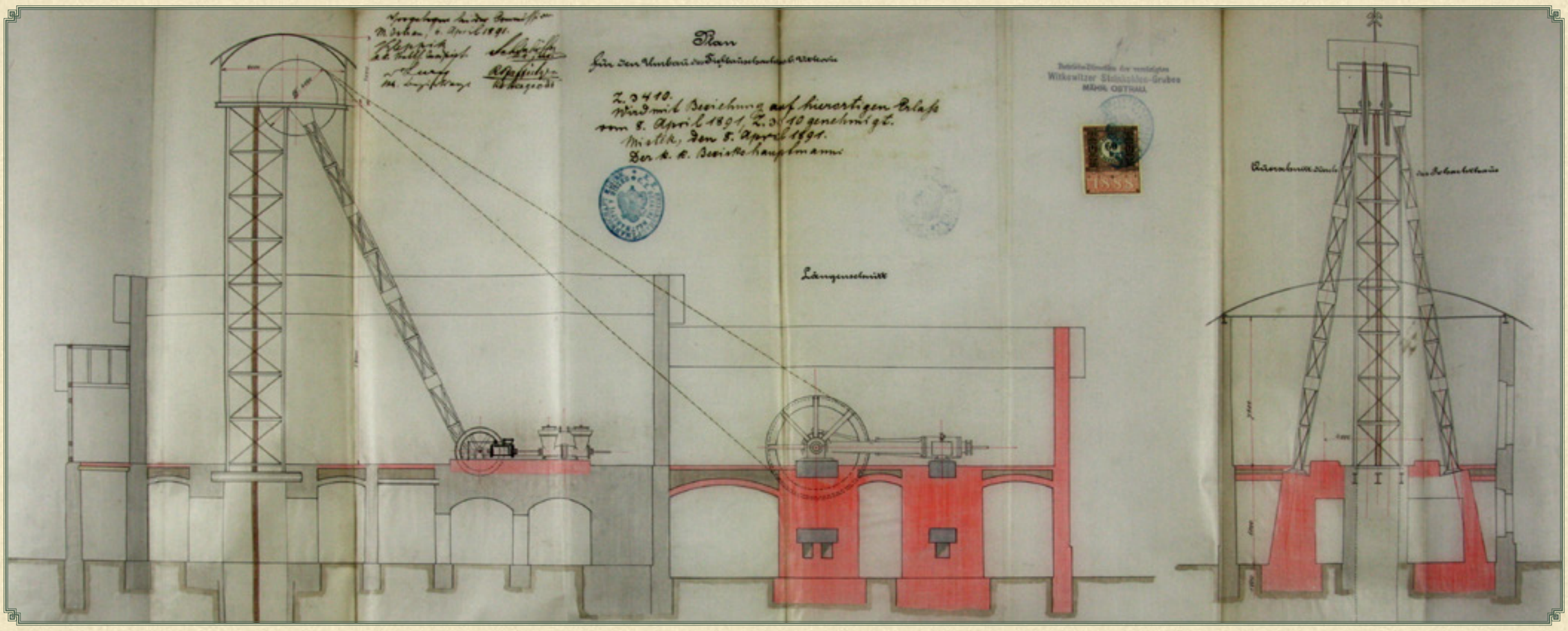
Stavební aktivity na Ostravsku dlouhodobě ochromovalo právo těžařů ovlivňovat průběh stavebního řízení, což u majitelů nemovitostí i potenciálních stavebních investorů vyvolávalo značnou nejistotu a způsobovalo znehodnocování a pokles cen domů i parcel. Tento stav měla odstranit dohoda mezi městem Moravskou Ostravou, spolkem majitelů domů a pozemků a důlními společnostmi, na jejímž základě byl před koncem roku 1887 vytýčen tzv. stavební rajon. Bezmála ještě další čtyři roky však trvalo, než bylo dosaženo přijatelného kompromisu v praktickém uskutečnění dohody a podařilo se prosadit první územní plán pro rozvoj a rozšíření města. Vymezení stavebního rajonu do budoucna přesně oddělovalo sektory katastru, v nichž se soustřeďovala bytová výstavba s občanskou vybaveností, od oblastí nezastavovaných, případně určených převážně k hospodářskému využití.

V roce 1897 oslovil ostravský obecní výbor předního rakouského urbanistu Camilla Sitteho s žádostí o vypracování regulačního a zastavovacího plánu města, ovšem k jeho realizaci nikdy nedošlo pro odpor vlastníků nemovitostí i zástupců průmyslu. Navíc velmi rychle zastaral, neboť nereflektoval nutnost postupné integrace Moravské Ostravy se sousedními obcemi. Realizace Sitteho projektů tak byla na Ostravsku spojena do konce 19. století hlavně s Přívozem. Stavební modernizace města se také stala veřejně diskutovaným problémem, do něhož promlouvaly profesně zainteresované skupiny i představitelé místních politických a ekonomických elit. Dokladem narůstajícího zájmu veřejnosti o problematiku vzhledu Moravské Ostravy bylo rovněž konstituování Městského okrašlovacího spolku v roce 1894, na jehož činnosti se mj. významně podíleli místní architekti a stavitelé.

Radoslav Daněk

OSTRAVA!!!

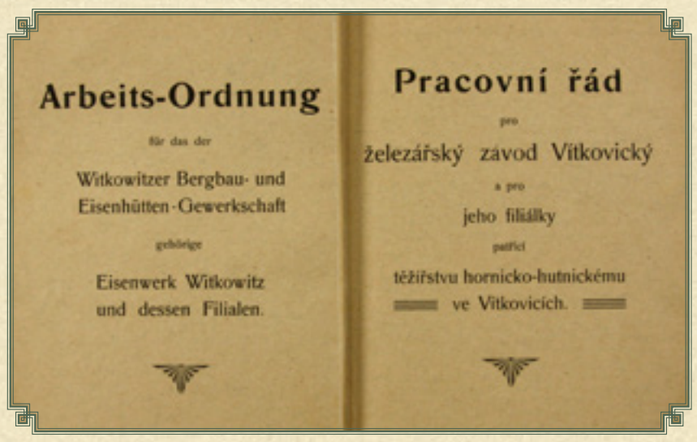
Motory rozvoje



Koncem 19. století byla provedena na dole Hlubina rekonstrukce těžní jámy a postavena nad ní nová těžní věž železné konstrukce a osazen nový těžní stroj, 1891.

Celkový pohled na Vítkovické železárny v době působení ústředního ředitele Franze Bunka, polovina 19. století.

Celkový pohled na Vítkovické železárny po odchodu Paula Kupelwiesera, závěr 19. století.



Česko-německý pracovní řád Vítkovických železáren, rok 1898.

Jáma Šalomoun na křižovatce dnešních ulic 28. října a Vítkovické v Moravské Ostravě, konec 19. století. S jejím hloubením se začalo v roce 1844, avšak pro obtížné přírodní podmínky bylo několikrát přerušeno. Proto byla pravidelná těžba zahájena až v roce 1879. V letech 1895–1897 bylo přikročeno k rekonstrukci šachty a jejímu prohloubení až do 549 m.

Důl Trojice, patřící hraběcímu rodu Wilczků, jeden z nejstarších na pravém břehu Ostravice. Dostal své jméno podle svátku sv. Trojice, který připadal na den 16. června, kdy započalo jeho hloubení v roce 1840.

Jáma Karolina s koksovnou na konci 19. století (dnes oblast Nové Karoliny). Důl byl založen v roce 1842 a s těžbou se začalo v roce 1859. V roce 1897 dosáhla šachta konečné hloubky 550 m.

Hutnictví železa a těžba uhlí sehrály v novodobé historii Ostravy stěžejní roli. Tvořily nejvýznamnější zdroj ekonomického růstu města, působily na vzhled městské krajiny, urbanismus, architekturu, ovlivňovaly stavební vývoj, proměnu hospodářských a sociálních struktur, školství i kulturu.

Důležité bylo vydání zakládací listiny ze dne 9. prosince 1828, jíž měla být na katastru vsi Vítkovice zřízena pudlovací huť, jejíž stavba, rozšířená o vysokopecní, kovářské a soustružnické provozy, byla zahájena na jaře roku 1829 a dokončena na sklonku léta 1830. O pět let později byla Rudolfova huť, jak byl nový železářský podnik po svém zakladateli, olomouckém arcibiskupovi nazván, pronajata a v dubnu 1843 prodána vídeňskému bankéři Salomonu M. Rothschildovi.

Od roku 1837 se v Rudolfově huti již vyrábělo surové železo ve dvou vysokých pecích a byla zahájena produkce železničních kolejnic pro stavbu Severní dráhy Ferdinandovy. Další růst Vítkovických železáren byl podpořen koncentrací výroby a kapitálu. Pro zajištění dodávek uhlí a železné rudy vytvořili v roce 1871 Rothschildové s firmou Bratří Gutmannů Společnost spojených vítkovických kamenouhelných dolů a s uherským magnátem Emanuelem hrabětem Andrássym První rakousko-uherskou vysokopecní společnost. V Moravské Ostravě společnost zahájila výstavbu Žofinské hutě, dokončené v roce 1873, kdy bylo zároveň završeno propojování rothschildovského a gutmannovského kapitálu založením Vítkovického horního a hutního těžířstva.

Za éry ředitele železáren Paula Kupelwiesera (1876–1892) zvýšily Vítkovické železárny dvacetinásobně svoji produkci a zčtyřnásobily počet pracovních míst. V roce 1883 byla zahájena výstavba první válcovny trub v Předlitavsku, o pět let později byla spuštěna výroba v nové ocelárně se čtyřmi martinskými pecemi a vzápětí zprovozněna kovárna s výkonným hydraulickým lisem. To souviselo s plánem přechodu k výrobě pancéřových desek pro armádní účely a přeorientování na zbrojní výrobní program. Zaváděly se nové technologické postupy, především thomasování, v němž byly Vítkovické železárny průkopníkem na evropském kontinentě.

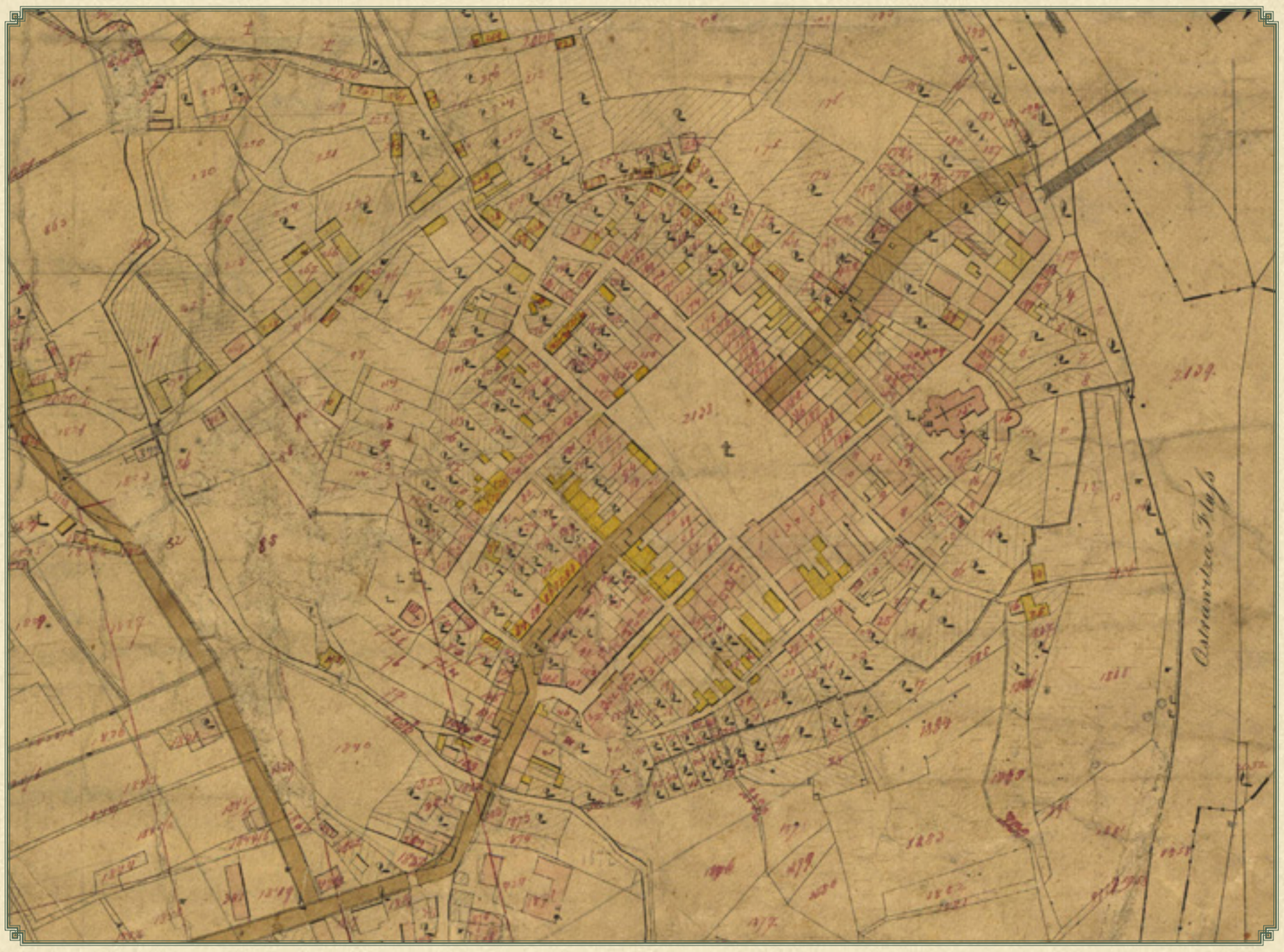
Právě založení a rozvoj Vítkovických železáren se staly (vedle postupného napojování revíru na železnici) hlavním faktorem rozmachu dolování. Od přelomu 30. a 40. let 19. století se upouštělo od extenzivního dobývání uhlí drobnými důlními díly a přistoupilo se k budování velkých dolů. K takovým šachtám patřila Karolina (založena v roce 1842), Šalomoun (1844) Jindřich (1848) a Hlubina (1852) v Moravské Ostravě, Terezie (1842) a Trojice (1844) v Polské Ostravě. Na konci 19. století pak byly zakládány moderní, dobře strojově vybavené uhelné závody. Patřily k nim Ignát v Mariánských Horách, Louis ve Vítkovicích, Oskar v Petřkovicích a další.

Od přelomu 30. a 40. let 19. století se vedle šlechtického kapitálu (Wilczkové a Salm-Reifferscheidtové) objevují důlní občanští podnikatelé Josef Zwierzina, vídeňský bankéř Salomon M. Rothschild, bratři Kleinové, Ignác Vondráček, též akciová společnost Severní dráhy Ferdinandovy a krátce i rakouský stát. V té době se také začíná formovat společenská vrstva technické inteligence, která se zasloužila nejen o rozvoj báňské vědy a techniky, ale i rozkvět českého národního života. K jejím význačným představitelům patřili Vilém Jičinský (1832–1902), Vladimír Vondráček (1854–1897), Eduard Hořovský (1831–1898), Jan Mayer (1839–1917) a další.

Antonín Barcuch

OSTRAVA!!!

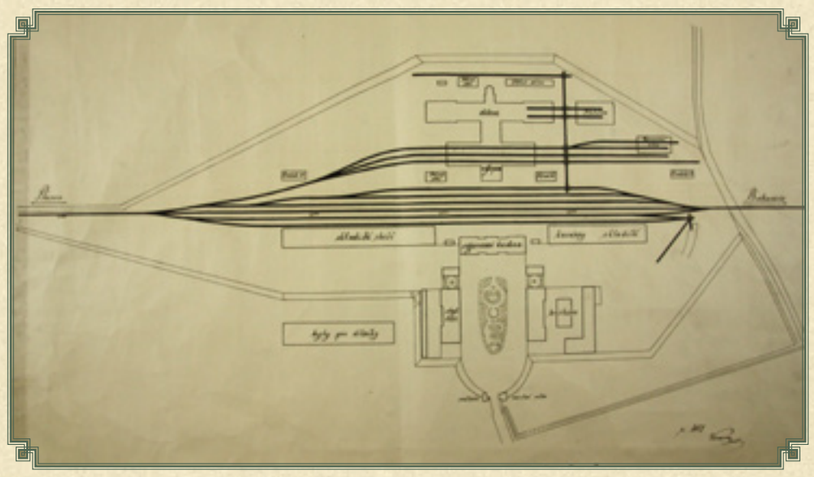
Prostor a čas



Plán Moravské Ostravy z roku 1833, do kterého jsou dodatečně zakresleny nové silniční stavby ze 40. a 50. let 19. století – Nádražní a průtah Císařské silnice náměstím (dnešní 28. října). Po zdlouhavých jednáních o průrazu centrem města bylo dosaženo kompromisu, v jehož důsledku došlo k demolici pouze tří domů na hlavním náměstí.

Úvodní list koncesní listiny, kterou císař František Josef I. uděluje dne 27. května 1894 Společnosti brněnských místních drah povolení na stavbu a provoz parní tramvaje z Přívozu do Moravské Ostravy a Vítkovic.

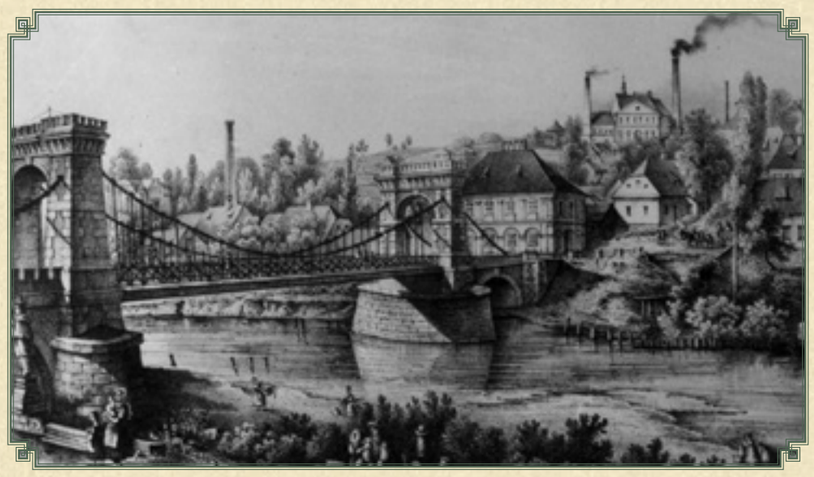
Vizitka fiakristy Josefa Grella z Vítkovic z 90. let 19. století. V sousední Moravské Ostravě působilo v té době přibližně 20 koncesovaných přepravců, kteří vlastnili 70 fiakrů a drožek.



Situační plán železničního nádraží v Přívoze, zachycující stav v roce 1847. O přínosu železnice pro město tehdejší radní nepochybovali a pro drážní stavby poskytli bezplatně pozemky v místě někdejších rybníků.

Součástí koncesní listiny bylo stanovení technických podmínek místní dráhy. K původní trati v délce necelých osmi kilometrů byla o dva roky později zřízena odbočka vedoucí přes hlavní náměstí k Říšskému mostu a v roce 1899 rovněž odbočka do Čertovy Lhoty (Mariánských Hor).

Nádraží Severní dráhy Ferdinandovy v Přívoze z let 1892–1893, které nahradilo původní budovu uvedenou do provozu v roce 1847. Součástí stavby z režného cihlového zdiva byly pokladny, příjem zavazadel, služební prostory a restaurace v jižním traktu.



Řetězový most přes Ostravici spojující Moravskou a Polskou Ostravu na litografii z roku 1851. Přemostění, jehož náklady dosáhly 92 000 zlatých, bylo po dlouhou dobu jediným kamenným přechodem přes řeku. V září 1886 se však most zřítil a ještě v tomtéž roce byl nahrazen ocelovou konstrukcí z Vítkovických železáren.

Parní tramvaj před Německým domem u dnešního náměstí E. Beneše v Moravské Ostravě na konci 19. století. Vpravo na snímku je část nádraží Společnosti brněnských místních drah, jehož součástí byla výpravní budova, dílna a remíza. Maximální rychlost tramvajové soupravy byla stanovena na 15 km/h mimo obec a 10 km/h v obci.

Doprava je obecně považována za jeden z významných městotvorných činitelů, zcela měnících lidské vnímání vzdálenosti v prostoru a plynutí času. Obce a města, která dnes tvoří Ostravu, tuto tezi plně potvrzují. Především železnice byla faktorem, který podnítil nebývalý rozvoj aglomerace. Až poté, co byly zdejší doly a hutě napojeny na síť rakouských drah, došlo k průmyslovému, stavebnímu i demografickému rozmachu, výjimečnému v rámci celé monarchie.

Před dovedením Severní dráhy Ferdinandovy do Moravské Ostravy zajišťovaly spojení města s okolím silnice. Nejdůležitější z nich Říšská, spojující Opavu s Těšínem, procházela centrem města původně Velkou a Kostelní ulicí. Poté, co komunikace přestala dostačovat narůstajícímu dopravnímu provozu, nechala správa města na počátku 40. let 19. století prorazit novu ulici procházející středem hlavního náměstí. Aby se zrychlilo spojení s Polskou Ostravou, byl na místě dřevěného mostu přes Ostravici postaven řetězový říšský most, který byl zprovozněn v roce 1851. V září 1886 však došlo k jeho zřícení, a tak byla obecním výborem objednána ve Vítkovických železárnách nová ocelová mostní konstrukce a ještě před Vánocemi téhož roku byl most uveden do provozu.

Druhou důležitou dopravní tepnou byla silnice spojující Moravskou Ostravu s železničním nádražím v Přívoze dokončená v roce 1847. Tento rok se zapsal do historie nejvýznamnější událostí v dopravě na Ostravsku v 19. století – zprovozněním železničního úseku Severní dráhy Ferdinandovy Lipník-Bohumín, na kterém se nacházela Moravská Ostrava. První úvahy o spojení Vídně se solným dolem v Bochni v Haliči se objevily již roku 1829 v návrzích profesora Polytechnického ústavu ve Vídni Franze X. Riepla. Je zajímavé, že v původních projektech se s přepravou uhlí vůbec nepočítalo. Až v roce 1836 udělil císař Ferdinand V. oprávnění ke stavbě dráhy nejprve Salomonu Rothschildovi, který je obratem přenesl na akciovou společnost Severní dráha císaře Ferdinanda, v níž měl Rothschild majoritní podíl. 1. května 1847 byl na dostavěném úseku do Moravské Ostravy zahájen provoz. Nádraží bylo umístěno po několika změnách projektu na katastru poddanské vsi Přívoz. Region tak získal přístup k zdrojům surovin pro hutní výrobu, odbytištím uhlí a produktů železáren. Zrychlil a zjednodušil se také přísun pracovní síly, jejíž potřeba neustále stoupala.

Na Severní dráhu se v přívozském nádraží napojovala Ostravsko-frýdlantská dráha, spojující Moravskou Ostravu s Frýdkem, železárnami v Lískovci, Bašce a Frýdlantu zprovozněná v roce 1871. Představitelé města usilovali o to, aby druhé nádraží bylo umístěno co nejblíže centra a dali k dispozici bezplatně obecní pozemky, na kterých bylo postaveno nádraží Ostrava-Vítkovice (dnešní Ostrava střed).

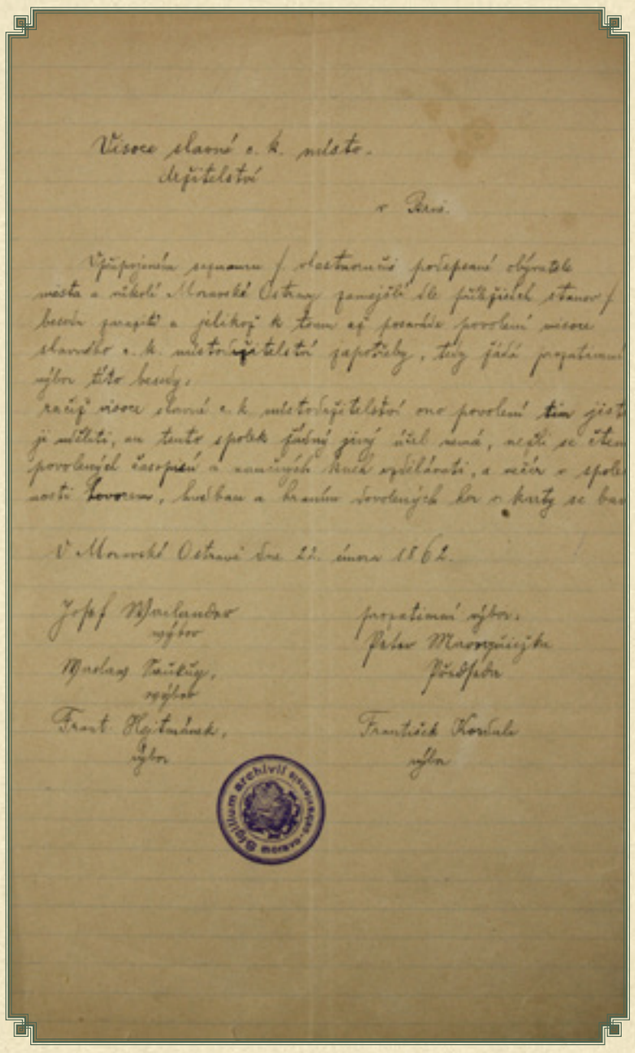
Od 50. let 19. století začala na území Moravské Ostravy vznikat síť závodních a báňských drah, z níž první, spojující přívozské nádraží s jámou Karolina a odbočkou do Vítkovic, byla dobudována v roce 1857. Následovala montánní dráha z Přívozu k dolům v Moravské a Polské Ostravě a dále do východní části uhelného revíru až ke Karviné. Od poloviny 19. století byla přeprava osob ve městě zajišťována soukromníky provozujícími kočárovou dopravu, jejichž počet se v letech 1850–1900 zvýšil z 5 na 20. První automobil se v ulicích města objevil v roce 1897 a byl jim nejstarší kopřivnický motorový vůz Präsident.

Uspokojivě však nebyla řešena tramvajová doprava. Po zdlouhavých a neúspěšných jednáních byla povolena stavba místní dráhy Juliusi Modernovi, který ovšem celý projekt prodal Společnosti brněnských místních drah. Ta uvedla v roce 1894 do provozu osmikilometrovou trať Přívoz-Moravská Ostrava-Vítkovice. O dva roky později byla zřízena odbočka k Říšskému mostu a roku 1899 byla tramvajová síť rozšířena o trať z Moravské Ostravy do Čertovy Lhoty (Mariánských Hor).

Martin Juřica

OSTRAVA!!!

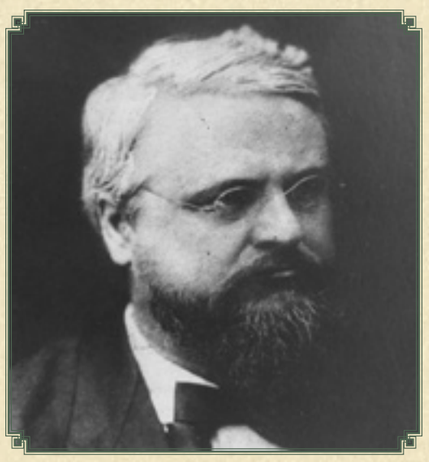
Svobodný občan



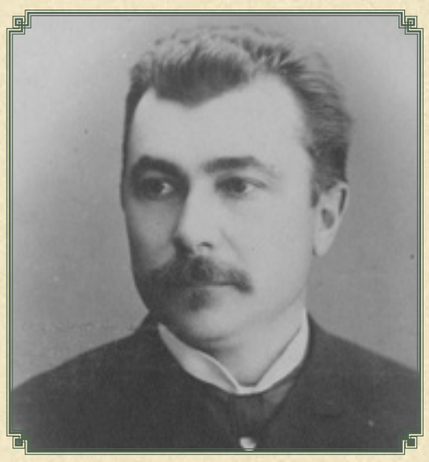
22. února 1862 požádal prozatímní výbor Čtenářské besedy v čele s radním Petrem Marekvičkou o úřední souhlas s ustavením spolku, jehož účelem měla být zejména četba povolených časopisů a knih. Spolek sdružoval především představitele tehdy ještě nevelké skupiny české inteligence, mezi jinými důlní ředitele Antonína Mládka a Viléma Jičinského, kteří se scházeli v kavárně Karolinských lázní.

V rozmanitosti spolkových organizací se odráželo národnostní a sociální členění ostravské společnosti i různorodost skupinových zájmů. Patrno je to např. i na jednom z přípisů okresního hejtmanství z dubna 1891. Své podpisy a razítka k němu připojili zástupci několika českých, německých a židovských spolků. Nalezneme mezi nimi spolky kulturní, sportovní, školské, profesní, dobročinné aj.

Členský průkaz Spolku ochotnického divadla v Moravské Ostravě, který vznikl v roce 1897 z iniciativy JUDr. Karla Fajfrlíka, Františka Sokola Tůmy a bývalého profesionálního herce Karla Mollinaryho.



Konstantin Grünwald (1831–1918), obchodník střižním zbožím, byl v roce 1873 zvolen starostou města. Zasloužil se o rozvoj české národní politiky na Ostravsku. Patřil mezi zakladatele Matice ostravské, předsedal Občanské besedě, Moravskému klubu i spolku Národní dům.



Emanuel Balcar (1850–1922), důlní ředitel, přišel do Moravské Ostravy z Čech a ihned se zapojil do organizování českého národního života. Angažoval se především v ochotnickém divadle, stál v čele Matice ostravské i Moravského klubu. Neúspěšně usiloval o zřízení českého nakladatelství.

Hermann Zwierzina (1825–1873), majitel dolů v Polské Ostravě, v roce 1861 byl zvolen starostou Moravské Ostravy, byl též poslancem moravského zemského sněmu. Přestože byl stoupencem německého liberalismu, patřil mezi zakladatele českého spolku Občanská beseda.

Plakát k VI. moravským zemským střelbám, pořádaným v Moravské Ostravě 28. 6.–7. 7. 1896. Zemské střelby, které se konaly každé tři roky, byly vrcholnou soutěží v rámci jednotlivých zemí Rakouska-Uherska. Jednalo se o prestižní událost vyžadující nejen nejmodernější střelnici, ale i dobré finanční zázemí.

Marie Matulová (1860–1909) se záhy po svém příchodu do Moravské Ostravy v roce 1883 zapojila do českého kulturního života. Působila v řadě spolků, byla ředitelkou dívčí měšťanské školy, zakladatelkou a první jednatelkou ženského spolku Dobromila.

Antonie Palkovská (1867–1960) byla manželkou významného ostravského advokáta a politika JUDr. Edmunda Palkovského. Stala se starostkou spolku Dobromila a předsedkyní kuratoria spolkových škol.

Spolek českých vojenských vysloužilců „Radecký“ v Moravské Ostravě se stejně jako obdobné spolky jinde v monarchii věnoval především dobročinné a charitativní činnosti ve prospěch svých členů.

Základem moderní občanské společnosti, k jejímuž vzniku a formování došlo během 19. století, je rovnoprávnost, volební právo, svoboda tisku a spolčování a svobodný přístup k trhu. Představiteli přechodu od tradiční k moderní společnosti byly vrstvy vzdělanostní, tedy příslušníci svobodných povolání, vyšších a středních úředníků, technické inteligence, učitelů, duchovních a podnikatelů.

Počátky formování občanské společnosti v českých zemích spadají do 30. a 40. let 19. století, tzv. doby předbřeznové, kdy vznikaly první spolky a rozvíjelo se podnikání. Sociální a ekonomická skladba obyvatelstva Ostravy tehdy aktivnějšímu politickému, společenskému a kulturnímu životu ještě nepřála. Politické aktivity se omezovaly na spory mezi velkoměšťany a maloměšťany o pozice v městské radě a starodávná výsadní práva. První a na delší dobu jediná spolková organizace v Moravské Ostravě, Střelecký spolek, vznikla v roce 1841. V revolučním roce 1848 utvořili měšťané ozbrojenou národní gardu, která neplnila jen funkci ochránce veřejného pořádku, ale měla též určitý společensko-politický rozměr. Porážka revoluce znamenala omezení občanských svobod. Až 60. léta přinesla postupné uvolňování a demokratizaci veřejného života, což završilo vydání nového spolkového zákona v roce 1867, který zajišťoval také právo na zřizování spolků politického charakteru, jež se staly základem pozdějších politických stran.

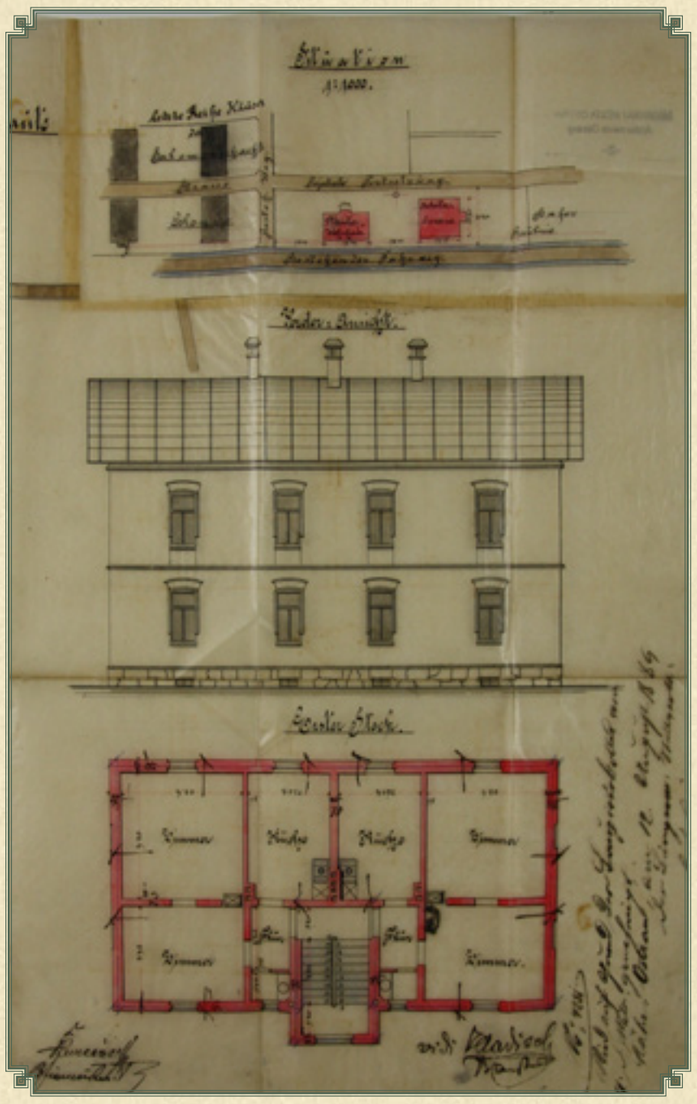
V roce 1867 existovalo v Moravské Ostravě pouhých pět spolků, které měly především vzdělávací charakter. Do konce století jejich počet stoupl na 67. K nejstarším patřil spolek Casino-Leseverein (Čtenářské kasino), který vznikl v roce 1859 ještě jako česko-německý. Záhy se však také ve spolkovém životě projevila národnostní diferenciace a spolky začaly vznikat na etnickém principu. V roce 1862 založili představitelé české technické inteligence, kteří přicházeli na Ostravsko z českých měst s rozvinutějším kulturním životem, Čtenářskou besedu (později Občanskou besedu), která již měla také politické ambice. První ryze politický český spolek, Moravský klub, byl však založen až v roce 1881. Důležitou roli ve vedení spolku, stejně jako např. v Matici ostravské (1885), hrála opět česká technická inteligence. Nejvlivnější německý politický spolek Deutscher Verein für Mährisch Ostrau und Umgebung – Verfassungsverein (Německý spolek pro Moravskou Ostravu a okolí – Konstituční spolek), jehož členové v podstatě ovládali městskou radnici, vznikl v roce 1870.

Dlouholetou tradici měly na Ostravsku spolky kulturní, především orientované na hudbu (nejstarší pěvecký spolek, Männergesangverein, vznikl v roce 1861) nebo spolky divadelních ochotníků, které zprvu působily v rámci čtenářských besed. K velmi početným spolkům patřily spolky odborné, zájmové organizace profesní nebo zaměstnanecké, které představovaly zárodek pozdějších odborových organizací. Na konci 19. století neexistovalo takřka žádné povolání, jehož příslušníci by neměli odbornou organizaci. V Přívoze měly velké zastoupení např. spolky zaměstnanců železnice. Početné byly rovněž spolky dobročinné, na jejichž činnosti se větší měrou podílely ženy (Dobromila, židovský nemocenský spolek Bikur Cholim aj.). K velmi rozšířeným spolkům s širokou členskou základnou patřily spolky sportovní, přičemž až do nástupu kolektivních sportů na přelomu století se největší popularitě těšilo bruslení, plavání, veslování a cyklistika. Významnou roli hrály také spolky zaměřené na obecný tělocvik (německý Turnverein, český Sokol).

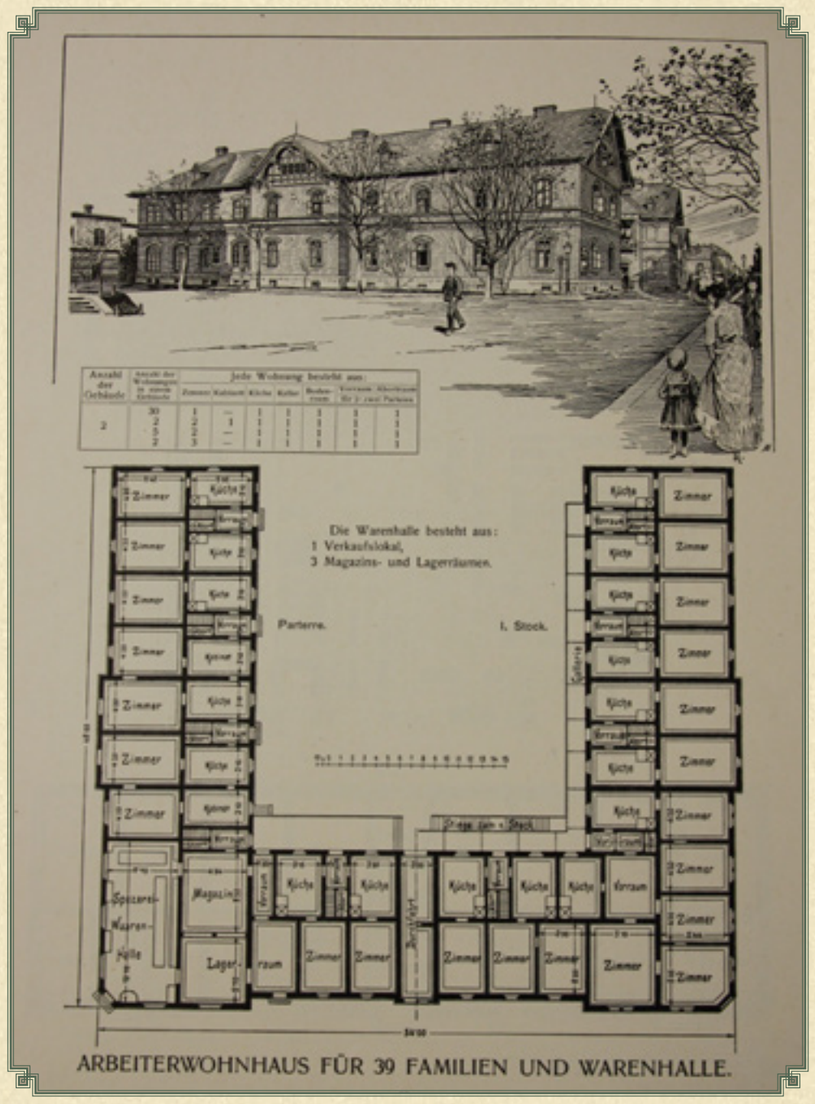
Mimo spolkový život představovala jeden z nejdůležitějších aspektů přechodu k moderní společnosti také otázka šíření vzdělanosti. Zpřístupňováním povolených knih, časopisů a novin se o to snažily četné spolky čtenářské. Povinné všeobecné základní vzdělání zajišťovala síť obecných a měšťanských škol, jejichž rozvoj se ve druhé polovině 19. století stal jednou z priorit komunální politiky. Specifická byla situace ve Vítkovicích, kde prakticky všechny školy založily a organizovaly Vítkovické železárny. Školskou otázku měly na programu rovněž mnohé spolky. Mezi jiným zásluhou německého Gymnaziálního spolku a Matice ostravské vznikla obě ostravská gymnázia, české (1897) i německé (1896), jejichž provoz až do jejich zestátnění spolky plně financovaly.

Šárka Glombíčková

Bydlení a zdraví



Plán dvoupodlažního mistrovského domu v Šalomounské kolonii pro zaměstnance nově budované koksovny (půdorys a čelní pohled, rok 1889). V situačním nákresu vpravo nahoře zakreslen i objekt dělnické nocleharny. Tzv. kasárna byla určena pro svobodné nebo přechodné zaměstnance dolu Šalomoun, kteří docházeli do práce ze vzdálených obcí a v Ostravě se neusadili.



Půdorys přízemí a prvního patra objektu č. p. 97 v kolonii „U-Haus“, tvořeného 39 byty pro zaměstnance Vítkovických železáren a závodní tržnicí. Kolonie sestává ze dvou dvoupodlažních pavlačových domů, postavených v letech 1882–1884 po obou stranách kostela sv. Pavla na dnešních ulicích Mírové a Věžní ve Vítkovicích.

Budova závodní nemocnice Vítkovických železáren postavená v letech 1888–1890, v době působení ředitele P. Kupelwiesera, se skládala ze tří pavilonů a byla tehdy projektována pro 80 lůžek. Kupelwieser usiloval nejen o zkvalitnění, ale i rozšíření lékařské závodní péče, neboť špatný zdravotní stav zaměstnanců a také pracovní úrazy ohrožovaly plynulý chod železáren. K častým onemocněním patřily tuberkulóza, záněty dýchacích cest, z epidemií pak tyfus nebo cholera.

V době výstavby v letech 1883–1885 byla Štítová kolonie, pojmenovaná podle specifických domovních štítů, největší dělnicko-úřednickou kolonií Vítkovických železáren. Tvořilo ji dvaatřicet přízemních dvojdomků s obytným podkrovím z červených neomítnutých cihel, rozmístěných ve čtyřech rovnoběžných řadách. Ke každému domu příslušela malá zahrádka.

Kolonie u dolu Hermenegild (později Zárubek) v Polské Ostravě patřila k těm nejstarším na dnešním území města Ostravy. Od počátku 60. let 19. století se zde stavěly čtyřbytové přízemní domy se samostatnými vchody do jednotlivých bytů. Byt se skládal ze světnice a kuchyně a ke každému z nich patřil dvorek, na němž byl umístěn záchod, chlívek a dřevník.

Pohled z polskoostravského hradu na kolonii Na Centrálce, Žofinskou huť, koksovnu Karolinu a vzadu panorama Vítkovic. Centrálka se nacházela západně od polskoostravského hradu u soutoku řek Ostravice a Lučiny. Stavěla se od počátku 70. let 19. století a v roce 1900 zde stálo již třiadvacet obytných budov. Sloužila pro ubytování pracovníků koksovny Centrálky, později koksovny Karoliny.

Vlevo od závodní dráhy byla vybudována v letech 1878–1879 kolonie Westend, dnes nejstarší dochovaná zaměstnanecká kolonie Vítkovických železáren. Jednopatrové domy měly zpravidla osm bytů. Pro čtyři bytové jednotky byl k dispozici splachovací záchod. Vpravo je zachycena Štítová kolonie.

Celkový pohled na Hlubinskou kolonii v Moravské Ostravě na konci 19. století. Vlevo nejstarší část kolonie postavená v letech 1868–1871, kterou tvořilo dvaadvacet dvoupodlažních domů čtvercového půdorysu. Vpravo jsou jednopatrové domy určené pro čtyři rodiny, které se stavěly od roku 1870.

Sirotčinec ve Vítkovicích byl určen asi pro padesát chlapců a padesát dívek ve věku 6–14 let. Pečoval o osiřelé děti zaměstnanců Vítkovických železáren a své první chovance přijal v březnu 1899.

S rozvojem dolování a hutního průmyslu přicházelo na Ostravsko ve 2. polovině 19. století mnoho práce schopných lidí, především z Haliče a pruského Slezska. Obrovský příliv obyvatel znamenal pro tuto oblast řadu změn a problémů, spojených s potřebou stabilizovat jejich základní životní podmínky a sociální poměry. Jedním z řešení se stala výstavba dělnických kolonií, jež od 2. poloviny 19. století vznikaly na území dnešní Ostravy v blízkosti dolů, hutí a dalších průmyslových závodů. Kolonie se budovaly zpravidla v krátkém časovém úseku a na vymezeném prostoru. Zaměstnanecké bydlení bylo pro nově příchozí lidi již v počátcích diferencováno podle sociálních a profesních skupin. Stavěly se byty úřednické, mistrovské, dělnické a tzv. kasárna. Pro vyšší úředníky byly určeny samostatné vily. Největší počet kolonií v Ostravě soustřeďovala na svém katastru Polská Ostrava, zde byly postaveny pravděpodobně nejstarší kolonie u jámy Hermenegild a Vilém (1850). V moravské části dnešní Ostravy se s výstavbou obydlí pro zaměstnance místních dolů započalo v Přívoze, kde byl již v letech 1849–1850 u jámy František zprovozněn činžovní dům, první objekt tohoto typu v celém revíru. Nejstarší hornickou kolonií na území Moravské Ostravy byla kolonie dolu Jindřich (původně jámy X), postavená v letech 1853–1871, kterou tvořily přízemní dvou- nebo čtyřbytové domy. S výstavbou zbývajících čtyř dělnických kolonií v katastru Moravské Ostravy se započalo v letech 1868 (kolonie dolů Hlubina, Šalomoun a kolonie U Dubu dolu Jindřich) a 1872 (Jiřská kolonie). Na území Mariánských Hor byla od roku 1890 budována kolonie u jámy Ignát se čtrnácti domy.

Kolonie Vítkovických železáren byly rozmístěny na nepoměrně menším území než kolonie hornické. Od těch hornických se lišily svou architekturou a vyšším technických i plošným standardem. První závodní domy zde byly postaveny již v roce 1831. Důležitým mezníkem pro další rozvoj železáren, ale i Vítkovic se stal příchod nového generálního ředitele Paula Kupelwiesera (1876–1892). K jeho významným projektům patří výstavba tzv. Nových Vítkovic, díky níž již roku 1877 začalo kolem továrny vyrůstat moderní průmyslové městečko, které převyšovalo běžný středoevropský standard. Jeho součástí se staly dělnické kolonie, úřednické vilky, ale také fara, kostel či později radnice. Už v letech 1878–1879 byla postavena v blízkosti budoucího Mírového náměstí dělnická kolonie Westend. Také následující bytová výstavba se soustředila na dnešní Mírové náměstí a do jeho okolí. Byla to tzv. Anglická úřednická kolonie (1880–1882), „U“ kolonie (1883), Štítová kolonie (1883–1885) nebo kolonie Kairo (1892–1894). Výstavba již splňovala základní hygienické podmínky – do domů byla zavedena pitná voda a zároveň měly tyto domy kanalizaci.

Současně probíhala ve Vítkovicích výstavba „občanské vybavenosti“, tj. prádelen, mandloven, pekáren, tržnic, hostinců, obchodů, jídelen, hřišť, škol, školek a závodních jeslí (1893). V oblasti sociálních služeb byla velká pozornost věnována dětem, jež ztratily oba rodiče. Právě pro ně se otevřel v roce 1898 nový moderní sirotčinec. Lékařská péče byla poskytována nemocným dělníkům a jejich rodinným příslušníkům v závodní nemocnici. Její počátky lze datovat k roku 1853, kdy tehdejší majitel Vítkovických železáren baron Rothschild inicioval založení závodní nemocnice, první svého druhu v habsburské monarchii. Do čela této nemocnice byl v roce 1878 povolán zkušený lékař z Vídně MUDr. Maxmilián Munk. V roce 1890 došlo ke zprovoznění nové závodní nemocnice pavilonového typu, ve které se o pacienty starali plně kvalifikovaní odborní lékaři a jako školené ošetřovatelky řádové sestry boromejky.

Lékařská péče byla poskytována také v dalších nově postavených obecních nemocnicích na území Ostravy. V Polské Ostravě byla otevřena nemocnice v roce 1892 a ve stejném roce došlo k vystavění infekčního špitálu v Přívoze. Největší všeobecná nemocnice Františka Josefa I. na Fifejdách byla slavnostně otevřena 14. dubna 1898 s kapacitou 190 lůžek a platila za jednu z nejmodernějších v zemi.

Jaroslava Novotná

OSTRAVA!!!