

Migrace jako zásadní fenomén vývoje Ostravska

Eva Tlašková

Abstrakt:

Článek stručně dokumentuje průběh nejrozsáhlejších migrací do oblasti ostravského regionu v období rozvoje těžkého průmyslu v 19. a 20. století. V krátkosti seznamuje čtenáře s nástupem období industrializace na Ostravsku a s tím souvisejícími faktory rozvoje. Zmiňuje se o významné skupině haličských přistěhovalců za prací. Dále jsou v textu shrnuty demografické změny, které pracovní migrace na Ostravsku vyvolala, zvláště pak etnická pluralizace oblasti. V druhé části se text zaměřuje na období poválečné intenzifikaci výroby a postkomunistické období transformace ekonomiky, které přineslo snižování počtu pracovních míst na Ostravsku v důsledku restrukturalizace průmyslu.

Úvod

Ostravská průmyslová oblast bývá mnohými autory definována různě. Poměrně široké pojetí Jana Sucháčka rozděluje ostravskou aglomeraci na jádro, zázemí a periferii (2005). Jádrem Ostravské aglomerace je podle Sucháčka oblast okresů Opava, Ostrava-město, Karviná, Nový Jičín a Frýdek-Místek. To odpovídá městům Opava, Ostrava, Hlučín, Bohumín, Orlová, Karviná, Havířov, Český Těšín, Třinec, Frýdek-Místek, Studénka, Nový Jičín, Kopřivnice a Frenštát pod Radhoštěm. Zázemí Ostravské aglomerace tvoří okres Bruntál s městem Bruntál a periferií tvoří všechny sousedící okresy ČR. Sucháček dále upozorňuje na souvztažnost s hornoslezskou Katowickou konurbací (2005: 114) a na místě by bylo také vzpomenout severozápadní Slovensko, odkud v období průmyslového rozmachu tradičně dojížděli na Ostravsko dělníci za prací.

Právě tato oblast se stala v krátkém úseku dějin střediskem nebývalého průmyslového rozmachu, který souvisí s nastolením moderního způsobu života. Rozvoj Ostravska by nenabyl takové intenzity bez příchodu migrantů a pracovníků, kteří se často před příchodem na Ostravsko věnovali zemědělským a rolnickým činnostem. Možnost pracovat za atraktivní mzdu přilákala, ať již dlouhodobě nebo jen sezónně, do regionu desetitisíce občanů, a to i přes těžké pracovní podmínky. Dnes je Ostravsko oblastí s negativním migračním saldem a složitě si hledá cestu k možnostem rozvoje, který nabízí post-industriální ekonomika.

Rozvoj těžkého průmyslu v regionu

Ostravská aglomerace je živoucím pomníkem rané industrializace v Evropě. Během 300 let zde proběhla proměna málo zabydlené zemědělské oblasti v prosperující průmyslové souměstí, které se svou atraktivitou podílelo na vylidňování okolních horských oblastí. Specifický charakter Ostravska dlouhodobě formovaly především procesy migrace, související s průmyslovým a ekonomickým rozvojem. Největší zásluhu na fenomenálním vývoji Ostravska mají dvě výrobní odvětví – uhelný a železárenský průmysl. Dodnes jsou na Ostravsku k vidění dělnické kolonie, těžební věže a široké drážní a automobilové koridory určené k transportu produktů a zaměstnanců dolů, železáren a hutí. Již na počátku moderní doby, v polovině 16. století, zde byla zahájena těžba železné rudy, od níž se postupně odvinul rozvoj celého regionu. V roce 1763 bylo ve Slezské Ostravě objeveno kvalitní černé uhlí. Jeho hromadná těžba však byla zahájena až ve 30. letech 19. století – tehdy byla také založena Rudolfova huť (1828), později přejmenovaná novým vlastníkem Salomonem Mayerem Rotchildem na Vítkovické železářny. Zde se datuje začátek skutečného průmyslového, ekonomického a sociálního boomu Ostravska. Vítkovické železářny vyrostly v ekonomicky velmi silný hutní, železářský a strojírenský závod, jeden z nejvýznamnějších a nejmodernějších závodů v tehdejší rakousko-uherské monarchii. Železářny měly podstatný stimulační vliv na pracovní imigraci. Výstavba Vítkovických železáren a pozdější zavedení koksu jako paliva namísto do té doby používaného dřevěného uhlí vedlo k ohromnému rozvoji hornictví a hutnictví na Ostravsku. Využití černého uhlí se stalo podnětem pro zakládání nových dolů, což bylo spojeno s nárůstem dalších pracovních příležitostí v báňském průmyslu¹. Nebylo to však jen okolí Ostravy, které lákalo do oblasti nové zájemce o práci. Významným zdrojem pracovních příležitostí v těžkém průmyslu byly rovněž Třinecké železářny, založené roku 1839, a slévárna v Třinci, zprovozněná o tři léta později. Již od 40. let 19. století lze tedy pozorovat rychlý nárůst počtu obyvatel Ostravska (Dokoupil 1967).

¹ Podobně fungují v dnešní střední Evropě jako stimul ekonomického rozvoje oblastí automobilové firmy.

Za prací po železnici nebo pěšky

Je zřejmé, že bez dobré a spolehlivé dopravní infrastruktury by v Ostravské průmyslové oblasti vůbec nemohlo dojít k tak značnému průmyslovému rozvoji. V 19. století představovala nejrychlejší způsob přepravy jak surovin nebo hotových výrobků, tak lidí, železniční doprava. Postupně docházelo k rozvoji železniční sítě, která napojila Ostravskou aglomeraci na širší okolí a usnadnila každodenní dojížděku pracovníků z Moravy a Slezska, ale také cestování za prací z Prahy a Vídně. Stavba železnice vždy přivedla do oblasti další dělníky, z nichž mnozí se zde usadili. V polovině 50. let 19. století byla železnice dále napojena na Krakow, což spojilo průmyslovou oblast s ekonomicky zaostalou provincií rakouské monarchie Haličí, která měla brzy zastat rozhodující úlohu v migračních procesech na Ostravsku. Vznik Košicko-bohumínské dráhy a pozdější železniční propojení Bohumína s Čadcou přivádí do regionu rovněž pracovníky z Těšínska a Slovenska.

Navzdory postupnému rozvoji železniční sítě však nedosahovala dopravní infrastruktura takové úrovně, aby mohla zajistit přepravu mnoha zaměstnanců do průmyslových závodů z nejbližšího okolí. V době průmyslového boomu ostravského regionu bylo použití dopravního prostředku z mnoha míst nemožné. Tak jak přibýval počet pracovníků, rostla také průmyslová centra kolem Ostravy. Lidé si sháněli ubytování kolem Ostravy i dalších rostoucích měst. I když lidé žili mimo tato místa, byli s nimi pracovníčně spjati, především díky průmyslu. Nastává hromadná modernizace životního stylu – oddělení bydliště a pracoviště, často formou docházení za prací (Wysocki 1967). Vidina pracovního výdělků byla tak lákavá, že mnoho pracovníků neodradila ani více než dvouhodinová pěší cesta za prací. Jak se zmiňuje Blanka Pitronová, „denní docházka do práce byla prakticky možná nejvýše ze vzdálenosti do 10 kilometrů, když bylo třeba počítat asi 2,5 hodiny na jednu cestu“ (Pitronová 1978: 28). Docházka do práce, při níž trvala jedna cesta až 5 hodin, nebyla denně možná. Nedostatek bytů však bránil tomu, aby se dělníci bydlící více hodin cesty od místa zaměstnání stěhovali do blízkosti podniků.

Migrace z Haliče

Podle tvrzení mnohých historiků lze považovat za významný mezník v roli migračních procesů na Ostravsku 70. léta 19. století. Jelikož provoz v dolech a těžkém průmyslu vyžadoval stále více pracujících, vyčerpání vnitřní pracovní síly v této době vyústilo v organizované náborové akce dělníků ze vzdálenějšího okolí (Myška 1967). Tyto náborové akce stály těžařské společnosti mnoho energie i financí. Vedle distribuce informativních letáků například Severní dráha Ferdinandova, která „vlastnila na Ostravsku několik dolů, poskytovala sezónním migrantům z Haliče zdarma jízdenky z bydliště do Ostravy a zpět“ (Der Bergwerksbetrieb 1871 in Myška 1967: 165). Žádosti a náborové letáky byly směřovány především do českých uhelných revírů, odtud však přišlo jen asi dvě stě až

tří sta pracovníků, oproti čtyřem tisícům pracovních migrantů z Haliče (Pitronová 1978). Haličané zastávali úlohu levné pracovní síly, přicházeli z hospodářsky nejzaostalejší části rakouské monarchie.² V době, kdy v populačně silné Haliči nenacházeli všichni obyvatelé obživu, nabízely ostravské doly široké možnosti zvýšení životní úrovně spojené s výdělkem relativně dostatečného množství peněz, společenský vzestup a nový životní styl. Kromě těchto příjemných záležitostí zde na horníky však čekala těžká práce v nezdravém prostředí s tvrdým režimem, který neumožňoval žádný sezónní odpočinek, na jaký byli zvyklí při práci v zemědělství. Přesto však finanční prosperita a možnost dostat vydělané peníze v hotovosti na ruku se staly pulzujícím magnetem pro stále nové a nové příchody mladých dělníků do průmyslového prostředí. Trend stěhování za prací z přelidněných ekonomicky slabých lokalit do těžebních a průmyslových oblastí, které vedle výdělku nabízely velmi tvrdé pracovní podmínky, byl pro Evropu rané modernity typický (Bade 2005). Rozsáhlé migrace z Haliče dosáhly vrcholu jak v rámci českých zemí, tak celé rakousko-uherské monarchie na přelomu 19. a 20. století. V letech 1882–1902 vzrostl počet horníků v ostravské průmyslové oblasti z necelých 16 tisíc na téměř 40 tisíc, zejména zásluhou haličských migrantů (Pitronová 1967). Od počátku 20. století dochází k postupnému útlumu haličských migrací.

Demografické změny Ostravska v důsledku pracovní migrace

Intenzivní mobilita obyvatelstva neovlivnila jen dynamický rozvoj regionu a jeho hustotu zalidnění, ale také dlouhodobě změnila demografický charakter zdejší populace – promítla se jak do věkové skladby, tak do národnostní struktury populace na Ostravsku.

Tím, že do oblasti migrovali především mladí lidé v produktivním věku, kteří hledali pracovní uplatnění, došlo v ostravské aglomeraci k výraznému omlazení populace. V dlouhodobějším vývoji měl tento proces také vliv na zvýšení sňatečnosti a porodnosti.

Přistěhovalectví se rovněž promítlo na národnostním složení populace. Již byli zmíněni Haličané. S nimi přišla na Ostravsko také židovská víra, polský a ruský jazyk. Polské obyvatelstvo tvořili také přistěhovalci z jazykově polské části Těšínska. Zahájení těžby černého uhlí ve 30. letech 19. století sem přivedlo zájemce o práci z německy hovořícího pohraničí, rakouských zemí a z Pruska. Počet německých horníků, podnikatelů a odborníků rapidně stoupl v 70. a 80 letech 19. století zejména v obcích s velkou koncentrací průmyslových investic. Ekonomická přitažlivost lákala do oblastí také slovenskou populaci, tehdejší statistiky však neumožňují zjistit skutečný rozsah těchto migrací. Slovinci přicházeli do průmyslově vyspělých oblastí Česka především kvůli nedostatku pracovních příležitostí v průmyslu na převážně zemědělském

² Tato pracovní migrace měla de facto charakter vnitřních migrací, neboť v té době byli Morava, Slezsko i Halič součástí rakousko-uherské monarchie.

Slovensku. Otevření Košicko-bohumínské dráhy se také stalo po útlumu hornictví ve slovenských oblastech Spiše, Gemeru a Pohroní pobídkou k pracovní migraci na Ostravsko pro mnoho horníků ze Slovenska. Proměna etno-nacionální struktury obyvatelstva Ostravska se ve 20. století zintenzivněla zejména po skončení 2. světové války. V souvislosti s poválečným odsunem Němců a Maďarů vznikají zejména v pohraničních okresech České republiky neobydlené oblasti, které jsou podnětem pro následující vnitřní migraci. Tyto regiony jsou postupně osídlovány jak z vnitrozemí, tak obyvateli z vnějších pohraničních okresů, zejména ze Slovenska. V tomto období do České republiky přichází také značná část slovenských Romů, dílem na popud důlních náborářů, a stává se tak základem romské populace v ČR poté, co většina českých a moravských Romů zahynula v pracovních táborech. Jak rozebírá historička Nina Pavelčíková (2004), s příchodem romské populace vyvstaly na Ostravsku mnohé problémy, které mimo jiné souvisely s naprostou neznalostí a ignorací kulturních rozdílů mezi Romy, Čechy a Slováky.

Intenzifikace výroby, bytová výstavba a pracovní fluktuace po 2. světové válce

Po druhé světové válce bylo vedení Ostravsko-karvinských dolů nuceno přehodnotit dosavadní ekonomické hospodaření v době okupace a přistoupit k zásadním změnám. Hlavním rysem bylo postupné spojování malých dolů s většími sousedními doly. A tak čtyřicet dolů, které byly v provozu ještě v roce 1950, bylo do roku 1971 spojeno v pouhých šestnáct a dále byly zrušeny všechny malé a některé větší doly na území města Ostravy (Formánek 1997). Rostoucí nároky na těžbu uhlí vedly k vytvoření nedůlních podniků, které podporovaly těžební průmysl v oblastech strojírenství, stavebnictví, dopravy apod. Ty se brzy staly nedílnou součástí průmyslového komplexu Ostravsko-karvinských dolů.

Po skončení 2. světové války začalo na Ostravsko, dílem díky intenzivní náborové politice, přicházet množství pracovníků, pro něž předválečná výstavba nemohla zabezpečit dostatečné ubytovací kapacity. Mnoho obyvatel do průmyslového regionu Ostravy a okolí za práci pouze dojíždělo. Tento příliv zejména přechodných zaměstnanců způsobil nemalé problémy s fluktuací pracovních sil a s ní i problém dojíždění. Tito zaměstnanci zde pracovali pouze po určitou dobu, a to zejména přes zimní období. V letních měsících tak při sezónních zemědělských pracích dávali větší přednost sklizení úrody ve své domovině. Je tedy zřejmé, že sezónnost hornické práce byla v tomto období hlavním důvodem, proč se zdejší přechodní zaměstnanci trvale neusadili v regionu, ale zvolili možnost nedenního dojíždění. Zajistit ubytování pro nově přichozí znamenalo další krok v rozvoji regionu. V padesátých letech dvacátého století je schválena výstavba nových sídlišť, která byla zajisté hlavní motivací k tomu, aby se dosud dojíždějící pracovníci mohli trvale usadit v oblasti svého pracovního zázemí (Prokop – Kovář 1991). V roce 1955 bylo ustanoveno patnáctitisícové město postavené na zelené louce, Havířov. Bytová výstavba přiměla některé z těchto

přechodných zaměstnanců změnit sezónnost svého pracovního života a trvale se usadit v okolí Ostravy. Z důvodu zdravějšího životního prostředí pro bydlící obyvatelstvo se tato zástavba soustředila mimo znečištěná průmyslová centra. Tím dochází ke znásobení denní dojížděky za prací, ovšem lidé sice za prací denně dojížděli, měli však zajištěnou střechu nad hlavou v nedalekém okolí závodu a zároveň jim tímto bylo umožněno přestěhovat se na Ostravsko také se svými rodinami, k čemuž nebyl důvod při dosavadních sezónních pracích.

Útlum těžkého průmyslu na Ostravsku

V sedmdesátých letech nastává znatelný pokles přistěhovalectví do regionu, způsobený přesunem těžišť hospodářského zájmu státu do jiných regionů, spojený se zhoršujícím se životním prostředím a s omezenými možnostmi pro rozvoj služeb (Prokop, Kovář 1991). Kapacity státního hospodářství se soustředily především do pražské aglomerace a do severních Čech. I přesto však komplex Ostravsko-karvinských dolů s více než 100 tisíci zaměstnanci na sklonku osmdesátých let dosáhl svého vrcholu a představoval jeden z největších průmyslových komplexů v Československé republice (Formánek 1997).

Zahájení transformace ekonomiky a silný útlum těžkého průmyslu po roce 1989 v důsledku snížené poptávky po uhlí a konkurence levného uhlí dováženého z Polska, způsobil rapidní pokles počtu pracovních míst na Ostravsku. V důlní činnosti poklesl počet zaměstnanců od roku 1989 do roku 1995 na 43 % a celkový počet zaměstnanců na 31 % (Formánek 1997). V tržních podmínkách se začal projevovat ne hospodárný provoz dolů v ostravské části revíru. Brzy nato vstupuje do popředí také otázka zdravotní a sociální problematiky, neboť docházelo ke značnému výskytu nemocí z povolání a bylo třeba tyto nesnáze řešit. Výsledek znamenal stanovení počtu odpracovaných let a měsíců pod zemí, které ze zákona nebylo možné překročit. Tyto kroky znamenaly rychlý a velký úbytek kvalifikovaných horníků, kteří přesáhli tuto stanovenou dobu. Zvýšení konkurenceschopnosti ostravsko-karvinského revíru měla pomoci především likvidace neefektivních dolů. Během dvou etap útlumu těžby uhlí tak byly do roku 1994 uzavřeny všechny doly v ostravské části revíru. V současnosti je v provozu jen pět dolů v karvinské části revíru, a to doly ČSM, Paskov, ČSA, Darkov a Důl LAZY.

Následky restrukturalizace průmyslu v 90. letech jsou citelné dodnes. V průmyslových oblastech České republiky, jako jsou Severní Čechy, Severní Morava a Slezsko, dlouhodobě přetrvává vyšší nezaměstnanost, než je celostátní průměr. V letech 1991–1995 vzrostla v České republice nezaměstnanost z 1,95 % na 2,93 %, kdežto v Moravskoslezském kraji narostla z 2,56 % na 4,84 % (Vývoj 2003). Tyto počty jsou však z dnešního pohledu zanedbatelné. O deset let později, na konci roku 2005 byla

v Moravskoslezském kraji obecná míra nezaměstnanosti 13,2%, oproti celorepublikovému průměru 7,8% (Český 2007).

Ekonomický úpadek Ostravska se projevuje nejen ve vysoké míře nezaměstnanosti, ale také v relativně nízkých cenách realit a velkém množství nezrekultivovaných bývalých průmyslových ploch. Na druhou stranu, ti, kteří práci mají, dostávají podle statistik jedny z nejvyšších mezd v republice. Průmyslová zóna v Ostravě-Hrabové, plánovaný bytový a administrativní komplex v centru města Karolína, stejně jako rozvoj letiště Leoše Janáčka v Mošnově dávají tušit směr budoucího vývoje. Na druhou stranu, dá se také předpokládat, že mnoho bývalých horníků a dělníků se na nové post-industriální éře Ostravska bude podílet jen minimálně.

Autorka studuje Politickou a kulturní geografii na Katedře sociální geografie a regionálního rozvoje PřF OU. V roce 2006 byla píšící autorkou jednoho z příběhů pracovních migrantů v rámci mezinárodního projektu „How Many Paths to Florence“.

Literatura

BADE, K. J. (2005). Evropa v pohybu. Evropské migrace dvou staletí. Praha: Nakladatelství Lidové noviny.

Český statistický úřad. (2007). Obecná míra nezaměstnanosti podle krajů. http://vdb.czso.cz/vdbtab/tabnahled.jsp?cislotab=VSPS+507_1&stranka=0&kapitola_id=15&cas_72014=20054&aktualizuj=Aktualizovat [navštíveno 14. 8. 2007].

Der Bergwerksbetrieb der Österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1869. (1871). In: Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik XVIII, Heft II, Wien 1871, 76.

DOKOUPIL, L. (1976). Demografický vývoj Ostravské aglomerace za průmyslové revoluce. Ostrava: Pedagogická fakulta.

FORMÁNEK, V. (1997). Transformace uhelného průmyslu v OKR do nových ekonomických podmínek. In: Ostrava, příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska, Ostrava: Nakladatelství Tilia.

MYŠKA, M. (1967). Migranti z Haliče a jejich podíl na vytváření dělnické třídy v uhelném průmyslu Moravské Ostravy v 2. polovině 19. století. In: Ostrava, příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska, Ostrava: Nakladatelství Profil.

PITRONOVÁ, B. (1967). Struktura dělnictva v uhelném průmyslu na Ostravsku na počátku 20. století. In: Ostrava, příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska, Ostrava: Nakladatelství Profil.

PITRONOVÁ, B. (1978). Podíl migrací na demografickém vývoji Ostravské průmyslové oblasti 1869-1910. Slezský sborník, 1978, 76 (36), 1: 26–43.

PROKOP, R. – KOVÁŘ, J. (1991). Slovenské obyvatelstvo v ostravské průmyslové oblasti. In: Ostrava, příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska, Ostrava: Nakladatelství Sfinga.

SUCHÁČEK, J. (2005). Restrukturalizace tradičních průmyslových regionů v tranzitních ekonomikách. Ostrava: VŠB – TU Ostrava, Ekonomická fakulta.
Vývoj nezaměstnanosti v Moravskoslezském kraji. (2003). Ostrava: Český statistický úřad, Krajská reprezentace Ostrava.

WYSOCKI, K. (1967). K některým problémům dojíždění zaměstnanců dolů OKR do zaměstnání. In: Ostrava, příspěvky k dějinám a současnosti Ostravy a Ostravska, Ostrava: Nakladatelství Sfinga.