

3. EXKURSIONSTAG [Von Olomouc / Olmütz durch die Moravská brána / Mährische Pforte bis Český Těšín / Cieszyn / Teschen und über Ostrava / Ostrau zurück nach Olomouc / Olmütz]: Olomouc / Olmütz → Nový Jičín / Neu Titschein → Český Těšín / Cieszyn / Teschen → Ostrava / Ostrau → (Ostrava / Ostrau): Stadtbezirk Vítkovice / Witkowitz → Olomouc / Olmütz

Start [08:30] und Ziel der Exkursionsroute des 3. Tages liegen in Olmütz. Zunächst geht es in Richtung **Moravská brána / Mährische Pforte**, also gegen E; vorerst noch auf karbonem Flysch im Nížký Jezeník / Niederen Gesenke, der aber schon bald von den Riedeln des Karpatenvorlandes abgelöst wird, die zwischen den Oderské vrchy / Oderbergen im N und dem Karpaten-System im S an die Mährische Pforte heranreichen.

[EXKURS 7: MORAVSKÁ BRÁNA / MÄHRISCHE PFORTE]



Abbildung 15: Tourismus-Logo

(www.cernotin.cz, 15.6.2013)



Die Wiederentdeckung der Regionalität im mittleren Mähren:

Regionalismus gilt vielfach als „Antwort“ auf die Globalisierung, indem der Unübersichtlichkeit einer „entankerten“ Welt eine Rückbesinnung auf überschaubare Welten entgegengesetzt wird. Auf räumlicher Ebene bieten sich dafür Entitäten auf mittlerer Maßstabsebene an, die meist als „Regionen“ firmieren. Eine solche Regionalisierung findet auch Unterstützung auf unterschiedlichen politischen Ebenen, wofür das von der EU geförderte „Europa der Regionen“ ein bekanntes Beispiel darstellt. In der Tschechischen Republik ist allerdings zu beachten, dass der Begriff „Region“ meist in einem abweichenden Sinn, nämlich als Übersetzung für „kraj“ verwendet wird. Bei den 14 kraje handelt es sich nach der Verwaltungsreform von 2000 um die zweite hierarchische Ebene in der tschechischen Verwaltungsgliederung (also entsprechend den österreichischen Bundesländern, allerdings mit deutlich geringerer politischer Autonomie). Die Einrichtung der kraje orientierte sich stark an zentralörtlichen Beziehungen und kaum an jenen „Regionen“, die traditionell im Bewusstsein der Bevölkerung verankert sind.

Diese regionalen Identitäten wurden in sozialistischer Zeit unterdrückt, weil einerseits regionale Sonderwege als potenziell widersprüchlich zur Staatsdoktrin und andererseits als Reminiszenzen an die (verabscheute) vorsozialistische Zeit galten. Wie in allen Reformstaaten traten die Regionalismen mit der Demokratisierung aber sofort wieder hervor und spielen nicht nur im Bewusstsein der dort lebenden Bevölkerung und in deren Fremdwahrnehmung, sondern auch in ökonomisch relevantem Regionsmarketing eine beachtliche Rolle. Die folgenden Beispielregionen im mittleren Mähren wurden in der Lehrveranstaltung thematisiert:

- Haná / Hanna: Hierbei handelt es sich um eine (über volkskundliche und dialektale Merkmale fassbare) Kulturlandschaft, deren territoriale Ausdehnung annähernd mit der geomorphologischen Einheit Hornomoravský úval (etwa: Becken an der oberen March) übereinstimmt. Der Bezeichnung Haná begegnet man immer wieder, etwa im Namen eines der großen suburbanen Einkaufszentren von Olmütz. Auch fungiert sie

als Qualitätssiegel für regionale Produkte, die von den Mitgliedern der Kooperative auf Märkten, an den Erzeugungsstätten und in einem eigenen Shop in der Olmützer Altstadt angeboten werden. Das bekannteste Produkt der Haná sind die Olmoucé tvarůžky / Olmützer Quargel (seit 2010 mit EU-geschützter Bezeichnung, vgl. S.26), die aus der touristischen und kulinarischen Raumkonstruktion nicht mehr wegzudenken sind.

- Moravská brána / Mährische Pforte: Es muss offen bleiben, ob dieser Name für die Durchgangslandschaft zwischen Sudeten und Karpaten eine lange historische Kontinuität besitzt oder erst im 19.Jh. von der Wissenschaft vergeben wurde. Tatsache ist aber, dass auch er zur Kennzeichnung regionaler Qualitätsprodukte sowie zur Benennung einer touristischen Kleinregion Verwendung findet.
- Lašská brána / Lachisches Tor: Diese offenbar junge Bezeichnung wurde von den „lachschen“ Mundarten entlehnt, die in einem von Opava / Troppau und Ostrava / Ostrau nach SE ziehenden Gebietsstreifen gesprochen werden. Das „Tor“ meint in diesem Fall die Zutrittsmöglichkeit durch Quertäler in das Gebirgsinnere der Beskiden. Der Name wurde dem stark industriell geprägten Gebiet um Kopřivnice (Autofabrik Tatra) wohl vor allem deshalb gegeben, um im Regionsmarketing eine *nicht* an Industrie anknüpfende Assoziation für ein Gebiet zu erwecken, das sich in der postindustriellen Phase verstärkt um den Aufbau von Tourismus als regionalwirtschaftliche Alternative bemüht. (Gerhard Karl Lieb)



Übersicht:

Die Mährische Pforte ist die auch geomorphologisch sehr markante „Kontaktstelle“, an der einander das Variszikum der Sudeten und das alpidische System der Karpaten am nächsten kommen: Die schmalste Stelle bei Hranice / Mährisch Weißkirchen (siehe TIPP, S.36) ist nur etwa 4,5km breit.

- Die Talwasserscheide zwischen March und Oder (= Europäische Hauptwasserscheide) liegt beim Autobahnkreuz Běloutín / Bölten in nur ca. 310m Höhe. Nordöstlich von Hranice wurde ihr sogar ein Denkmal errichtet.
- Die Mährische Pforte hat schon seit der Zeit der Bernstein-Straße eine besondere Verkehrsbedeutung. 1847 wird die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Přerov / Prerau durch die Pforte bis Bohumín / Oderberg verlängert. Heute wird sie von einer Europastraße durchquert und (erst) seit 2009 von einer Autobahn. Der Scheitelpunkt des Projektes „Donau-Oder-Kanal“ war ebenfalls hier vorgesehen (siehe unten).
- Die Bezeichnung Moravská brána ist als Regionalname sowohl als Label für qualitativ hochwertige Produkte aus der Landwirtschaft als auch als touristische Kleinregion aufgewertet.



Kuhländchen:

Dabei handelt es sich um eine traditionelle, im 13.Jh. von Deutschen besiedelte Kulturlandschaft, die offenbar bis zum Zweiten Weltkrieg die deutsche Bevölkerungsmehrheit behielt. Hauptort dieses traditionellen Landwirtschafts-Gebietes (Schwerpunkt Viehwirtschaft) ist Nový Jičín / Neu Titschein (siehe S.37).



Donau-Oder-(Elbe)-Kanal:

Die Idee, die niederste Stelle der Wasserscheide zwischen Oder und Donau mit einem Kanal zu überwinden, geht angeblich schon auf das 14. bzw. 18.Jh. zurück. Ab dem ausgehenden 19.Jh. bestehen von österreichischer Seite konkrete Pläne, im 1. Jahrzehnt des 20.Jh. wird sogar mit Vorarbeiten im Bereich der Mährischen Pforte (Probebohrungen) begonnen. Erste Realisierungsschritte kommen erst in der Nazizeit zustande, wobei jeweils wenige Kilometer bei Gliwice / Gleiwitz (1939) und bei Wien (1940) entstehen. Der Abschnitt Wien–

Großenzersdorf wurde in den 1960er Jahren parzelliert, hier entstanden später die Freizeitwohnsitze am „See“. Der Abschnitt in der Lobau ist ein „naturbelassener“ Teil des Nationalparks Donauauen. In Polen wurde im oberschlesischen Industrie-Revier ein kurzes Stück weitergebaut.

- Aktueller Status: Ab den 1990er-Jahren lebt die Projekt-Idee wieder auf, wurde aber in Österreich aus Naturschutz-Gründen ad acta gelegt. In Tschechien hingegen wird sie aktuell noch von einer Planungs- bzw. Lobby-Gesellschaft betrieben (www.d-o-l.cz, 15.6.2013). Der Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe wird als „multifunktionaler Wasserkorridor“ für ein hochwertiges Leben in der Tschechischen Republik und in Mitteleuropa beworben. Die 250m Höhendifferenz zur Elbe sollen offenbar in Tunnels überwunden werden, was wohl unrealistisch sein dürfte.



Abb.16: Schloss Hranice

(Foto: Lieb)

Hranice / Mährisch Weißkirchen liegt 37 Kilometer östlich von Olmütz südlich der Oderské vrchy / Oderberge am Rande des Weißkirchener Karstes in der Mährischen Pforte (siehe oben). Das Gebiet von Hranice ist schon seit der Steinzeit besiedelt. Der Ort wurde angeblich 1162 gegründet. Die gotischen Befestigungen aus dem 14. und 15. Jahrhundert und die Renaissancehäuser am Marktplatz sind erhalten. Das Schloss wurde in den Jahren 1996 bis 1998 umfangreich saniert, wobei die im 19. Jahrhundert zugemauerten Bogen, Kegelbalustraden und Arkaden zum Innenhof wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt wurden. Als besondere Sehenswürdigkeiten gelten:

- der Weißkirchener Karst mit den Naturschutzgebieten Hůrka u Hranic, Zbraschauer Aragonithöhlen und dem 289,5 m tiefen Hranická propast (ein der Macocha ähnliches Karstphänomen)
- die gotischen Stadtbefestigungen aus dem 14. und 15. Jahrhundert
- Renaissancehäuser am Marktplatz
- das Renaissanceschloss
- die Synagoge
- der jüdische Friedhof
- das Alte Rathaus, erbaut ab 1528 (Masarykplatz Nr.71) (http://de.wikipedia.org/wiki/Hranice_na_Moravě, 15.06.2011)

Auf dem Weg nach Nový Jičín / Neu Titschein wird in **Starý Jičín / Alt Titschein** ein knapp einstündiger Spaziergang hinauf zur gleichnamigen Burgruine absolviert. Im 13. Jahrhundert erbaut und später (im 16. Jahrhundert) von Vertretern des Adelsgeschlechtes Žerotín im Stil der Renaissance erweitert, ist sie eine der ältesten mährischen Burgen. Nach dem Dreißigjährigen Krieg wurde sie nur noch als Lagerraum genutzt und schließlich im 18. Jahrhundert aufgegeben. Weiter existieren noch die Ummantelung des Renaissance-Palastes und Überreste

der Befestigungsanlage. In dem 1996 rekonstruierten Burgturm sind noch historische Waffen ausgestellt und ein Restaurant untergebracht.



Abb.17: Rekonstruierter Teil der Burgruine Starý Jičín / Alt Titschein

(Foto: Lieb)

Vom Starojičský-Hügel, dem Burghügel, hat man gegen W einen guten Ausblick auf die Mährische Pforte zwischen den Flyschhügeln der Moravskoslezské Beskydy / Mährisch-Schlesischen Beskiden (Karpaten) links und den Oderské vrchy / Oderbergen (Sudeten) rechts.

Nur wenige Minuten nach dem Genuss dieses Rundblickes und der Besichtigung der Ruinenreste geht die Exkursionsgruppe über den quadratischen Hauptplatz von **Nový Jičín / Neu Titschein**, der „Hauptstadt“ des Kuhländchens (siehe S.35). Schon im 14.Jh. als Handelsstadt bedeutend, ist sie offenbar eine Neugründung der älteren Burgfußsiedlung Starý Jičín. Im 15.Jh. dominierten wirtschaftlich die Tuchmacher, seit dem Ende des 18.Jh. ist Nový Jičín als Hutmacherstadt bekannt. Die Hauptattraktion ist der von Laubengängen umgebene, autofrei gehaltene Hauptplatz. Die einheitliche Gestaltung „verdankt“ er einem Großbrand von 1773, der alles vernichtet hatte, ausgenommen die Alte Post mit ihrem zweistöckigen Arkadenvor-bau von 1563.



**Abb.18: Der Masarykovo náměstí / Masaryk-Platz (Hauptplatz)
in Nový Jičín / Neu Titschein gegen Osten**

(Foto: Lieb)

Nach einer 15-minütigen Begehung dieses Platzes geht die Fahrt weiter nach Český Těšín / Cieszyn / Teschen, der geteilten Stadt an der Grenze zu Polen. Im Interesse eines machbaren Tages-Zeitplanes ist es leider nicht möglich, südöstlich der Exkursions-Strecke liegende Städte zu besuchen:

- Die Industriestadt **Kopřivnice / Nesselsdorf** beherbergt das Automobil-Museum Tatra, in dem die Geschichte des Herstellers der einstigen Nobelmarke des Ostblocks gezeigt wird. 1850 begann man mit einem Werk für Fuhrwerke, ab 1858 wurden Eisenbahnwaggons produziert und 1897 hatte die Monarchie mit der Marke „Präsident“ ihr 1. Auto auf den Markt gebracht. 1999 wurde die Pkw-Produktion eingestellt, 2009 arbeiteten 3.300 Beschäftigte in der Lkw-Produktion.
- Das Bergstädtchen **Stramberk / Stramberg** (siehe TIPP unten)
- Die Sigmund-Freud-Stadt **Příbor / Freiberg in Mähren** (siehe TIPP S.39)



Abb.19: Typische Holzhäuser in Štramberk / Stramberg

(Foto: Lieb)

Das 1211 erstmals erwähnte Bergstädtchen **Štramberk** im Vorgebirge der Beskiden wird auch „Mährisches Bethlehem“ genannt. Am 8. Mai 1241 (Himmelfahrtstag) besiegten die Christen der Stadt das mongolische Heer. Zur Erinnerung an die Opfer der Mongolen, denen angeblich die Ohren abgeschnitten worden waren, wird seit dieser Zeit Süßgebäck aus Lebkuchenteig, die so genannten „Stramberger Ohren“ hergestellt.

Die Stadt wird von der Ruine der Burg Štramberk (deutsch auch Strahlenberg) dominiert, mit ihrem zylindrischen Turm (Trúba), der heute als Aussichtsturm genutzt wird.

Weitere Sehenswürdigkeiten sind:

- Blockhäuser aus dem 18. und 19. Jahrhundert (typisch mährische Holzhäuser)
- Tropfstein-Höhle Šipka: Das nationale Naturdenkmal ist eine Felsformation im Karst von Štramberk. 1988 wurde hier der Unterkiefer eines Neandertaler-Kindes gefunden.
- Aussichtsturm Bílá Hora
- Botanischer Garten in einem ehemaligen Kalksteinbruch
(<http://de.wikipedia.org/wiki/Štramberk>, 15.06.2011))



Abb.20: Příbor / Freiberg in Mähren, Geburtshaus von Sigmund Freud, heute Museum

(Foto: Lieb)

Die Stadt entstand während der ersten Kolonisationsphase Mährens. Sie liegt in einer Bucht am Rande der Beskiden, der 70–80km breiten Flyschzone der Karpaten. Diese Bucht, die über ein Quertal auch den Zugang zum Gebirgsinneren der Beskiden vermittelt, wird Lašská brána / Lachische Pforte genannt. Erstmals erwähnt wurde Vriburch 1251 in einer Bestätigungsurkunde des Markgrafen Ottokar zur Gründung einer Kirche. Seit 1294 bestand in Vriburch eine Vogtei. Im Laufe der Zeit änderte sich der Name in Freiberg bzw. Przybor. Die Stadt, die im 14. Jahrhundert an das Bistum Olmütz gelangte, ist durch das Schulwesen geprägt. Einen großen Beitrag hierzu leistete das Gymnasium der Piaristen, welches 1694 gegründet wurde. Die von der Pfarrei geleitete Schule bestand bereits 1541. Nach der Einrichtung des Lehramtsinstituts 1875 wurde die Stadt zu einem Zentrum der Bildung im Nordosten Mährens.

1881 erhielt die Stadt einen Bahnhof an der neu eröffneten Bahnstrecke Studénka–Štramberk.

Sehenswerte Bürgerhäuser und Stadtarchitektur:

- schönes Ensemble um den quadratischen, zentralen Sigmund-Freud-Platz
- Kirche des Hl. Valentin (ursprünglich 1596, wiederaufgebaut 1626)
- Sigmund-Freud-Museum: Das nach historischen Vorlagen umgebaute Geburtshaus Sigmund Freuds wurde 2006 eröffnet. (<http://de.wikipedia.org/wiki/Příbor>, 16.6.2013)

Schließlich passieren wir noch ein weiteres Tor zu den Beskiden-Pässen, die moderne Industrie-geprägte Stadt Frýdek-Místek / Friedeck-Mistek, die in den 1990er-Jahren von der Transformationskrise (Bergbau eingestellt, Rückgang der Schwerindustrie) voll erfasst worden war.

Nach der Ankunft in Český Těšín / Cieszyn / Teschen [11:30] wird ein kurzer Spaziergang über die Staatsgrenze in den polnischen Teil der Altstadt unternommen.

[ČESKÝ TĚŠÍN / CIESZYN / TESCHEN]



Abb.21: Český Těšín rechts, Cieszyn links des Grenzflusses Olsa

(Foto: Lieb)

Die großlandschaftliche Position:

Die Stadt liegt noch innerhalb der Beskiden, wobei kreidezeitlicher Flysch dominiert, in den auch kleine Vulkanitvorkommen eingeschaltet sind. Die Grenze zum Ostrauer Becken liegt erst ca. auf halber Strecke nach Karviná / Karwina / Karwin. Die Stadt ist insgesamt in ein lebhaftes Relief eingebettet.

Geschichte:

Im nahegelegenen „Archeopark Chotěbuz-Podobora“ wird die Rekonstruktion einer frühmittelalterlichen Burgstätte gezeigt. So soll die Vorstellung von einer frühen slawischen Besiedlung in Zusammenhang mit einem Gründungs-Mythos veranschaulicht werden. Die erste Erwähnung der Burg an der heutigen Stelle geht aber erst auf das 12.Jh. zurück. Die bekannte Rotunde jedoch – sie gilt als das älteste erhaltene Bauwerk in Schlesien – stammt bereits aus dem 11.Jh. Das Stadtrecht dürfte wahrscheinlich gegen Ende des 13.Jh. verliehen worden sein. In der Folge ergab sich durch den Herrschaftssitz der (polnisch-schlesischen) Piasten und später als Zentrum der Protestanten ein Bedeutungsgewinn.

Ein starker Aufschwung als Handelsstützpunkt setzte nach dem Erwerb Galiziens durch Österreich (1772, siehe auch Ostrava, S.42) und dem Ausbau der Straßen ein. 1872 wird Teschen an die Kaschau-Oderberg-Bahn angeschlossen, auf der z.B der Orient-Express von Berlin nach Istanbul fuhr. So wird Teschen schon bald auch ein bedeutender Bahnknoten.

Entscheidend ist aber die Teilung des „Teschener Schlesien“ (dessen wichtigster Bezirks-Hauptort Teschen gewesen war) und der Stadt in einen tschechischen und polnischen Teil 1920. Im Wesentlichen war 1920 so das gründerzeitliche Bahnhofs-Viertel an die Tschechoslowakei gefallen und musste zu einem eigenständigen Stadtzentrum aufgewertet werden. In Bezug auf die Einwohnerzahl scheinen die beiden Städte Anfang 2013 relativ ebenbürtig:

- Český Těšín: 25.000 Einwohner,
- Cieszyn: 36.000 Einwohner

Grenzüberschreitende Aspekte:

Auffallend sind die durchwegs beide Städte umfassenden touristischen Materialien, die über diverse EU-Schienen mitfinanziert werden. Es gibt auch eine Euroregion „Tešínské slezsko / Śląsk Cieszyński“. Auf der tschechischen Seite gibt es in den Bezirken Karviná und Frýdek-Místek jeweils eine nennenswerte polnische Minderheit (Anteil je 5–10%), was sich auch in zweisprachigen Aufschriften auf der tschechischen Seite widerspiegelt. Cieszyn ist offenbar „rein“ polnisch.

Nach der fußläufigen Rückkehr aus Polen wird die Exkursion Richtung Karviná und Ostrava fortgesetzt. Auf dieser Strecke fallen die zahlreichen Teiche auf, Nachfolge-Nutzung von Bingen-Strukturen bzw. ausgekohlten Mulden. In dieser ehemaligen Bergbaulandschaft führte unterirdischer Abbau zu erheblichen Gebäudeschäden, ganze Dörfer sind sogar versunken. So wird die Kirche St. Peter von Alcantara unweit von Karviná zum Beispiel das „Böhmische Pisa“ genannt. Diese schiefe Barockkirche hat sich nämlich wegen der Bergbauarbeiten um ganze 6,8 Grad geneigt und ist um 36m eingesunken:

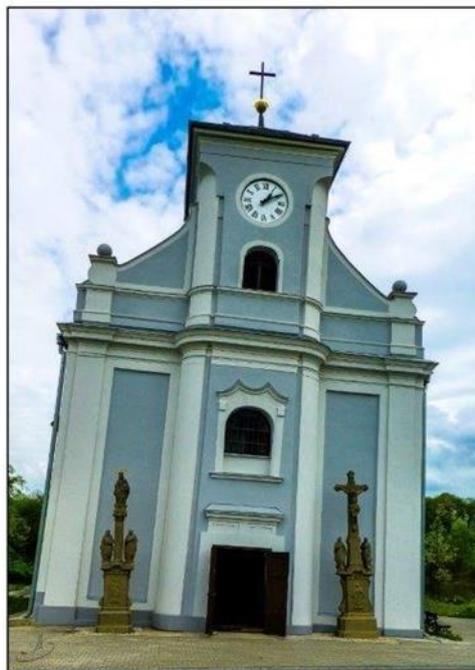


Abb.22: Kirche St.Peter von Alcantara bei Karviná / Karwina / Karwin

(Foto: Strohmaier)

Eine Dreiviertelstunde nach der Abfahrt von Český Těšín überqueren wir den Stadtrand von Ostrava / Ostrau, wo großflächig Birkenwälder auf ehemaligen Abraumhalden gedeihen. Im Hintergrund ragt das zum Stahlkonzern ArcelorMittal gehörende Stahlwerk von Nová Huť auf, mit 5.000 Beschäftigten trotz beeindruckender Größe eigentlich nur ein kleiner Rest früherer Verhältnisse (25.000 Beschäftigte). Kurz nach [13:30] entlässt der Exkursionsbus seine Insassen in eine Stadt, deren spröder Reiz erst allmählich geschätzt werden sollte.

[OSTRAVA / OSTRAU]



Abb.23: Ostrava–Masarykovo namesti / Ostrau–Masaryk-Platz

(Foto: Lieb)

Die großlandschaftliche Lage:

Am NE-Ausgang der Mährischen Pforte öffnet sich das Ostrauer Becken zum Mittelpolnischen Tiefland, ohne den Landschaftseindruck eines Tieflandes zu vermitteln. Im W schließt das Nížký Jezeň / Niedere Gesenke an (mit variszischem Flysch aus dem Unterkarbon). Die Gebirgskulisse gegen SE zu bilden die Beskiden (mit dem alpidischen Flysch der WKarpaten).

Das Oberschlesische Kohlebecken:

Das Vorkommen von Steinkohle bildet die Grundlage der für Ostrava so entscheidenden industriellen Entwicklung. Mit seinem Schwerpunkt in Polen reicht es hier auch nach Tschechien herein. Das Oberschlesische Kohlebecken wird geotektonisch als oberkarbonische Vortiefe des variszischen Gebirgssystems gedeutet. Die Sedimentation in diese Vortiefe erfolgte in Molasse-Fazies, wobei die Kohlelager im Nahbereich einer Meeresküste gebildet wurden. So entstand eine der reichsten Lagerstätten der Erde.

Ein historischer Abriss:

- Die ältesten Funde stammen entsprechend der Lage an der Bernstein-Straße aus der Steinzeit.
- Trotz der Verleihung des Stadtrechtes (1270) blieb die Siedlung jedoch nur ein relativ kleines Tuchmacher- und Handelsstädtchen.
 - In der 2. Hälfte des 18. Jh. änderte sich dies durch 2 bedeutende Ereignisse:
 - o 1772: Anschluss Galiziens an Österreich
 - o 1787: Beginn der Förderung der Steinkohle durch Graf Wilczek
 - Die 1828 in Vítkovice / Wittkowitz gegründete Eisenhütte entwickelte sich unter der Familie Rothschild bald zum größten Eisenwerk Österreichs.
 - 1847 erreicht die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien–Krakau) Ostrava und bewirkt weitere Industrialisierungsschritte sowie ein dynamisches Stadtwachstum:
 - 1880: 13.000 Einwohner
 - 1890: 19.000
 - 1910: 37.000 (Umland: 190.000)
 - 1947: 180.000

1960: 252.000

2004: 330.000 (Umland: 1.000.000)

2013: unter 300.000

- In tschechoslowakischer Zeit entwickeln sich Industrie und Agglomeration dynamisch weiter. 1924 kommt es zur Gründung von Groß-Ostrau.
- Auch in der Nazi-Zeit wird die Industrie für kriegsbezogene Produktion genutzt, was im Zweiten Weltkrieg starke Zerstörungen zur Folge hatte.
- Nach 1945 baut man unter kommunistischer Doktrin das „Stahlherz der Republik“ auf, z.B. das neue Werk von Nová Hut' oder sozialistische Plansiedlungen, z.B. Poruba („Stadt der Arbeiter“).
- Nach der Wende wird die Kohleförderung 1994 geschlossen und 1998 die Eisenerzeugung in Vítkovice stillgelegt. In der Folge kommt es zu einer totalen Umorientierung der Stadt und ausländischen Investitionen in die Industrie (Arcelor Mittal Ostrava).

Die Stadtentwicklung im Spiegel der 4 Denkmalschutzzonen:

- (1) MORAVSKÁ OSTRAVA: Mit der Bezeichnung „Altstadt“ bzw. „historisches Zentrum“ sind nicht alte Bauten gemeint, sondern es geht vielmehr um die Darstellung architektonischer Vielfalt als Schutzgut. Angeblich soll auch um die Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe angesucht worden sein. Als besonders sehenswert werden genannt:
 - Altes Rathaus (1539, Abb.23)
 - Kathedrale „Göttlicher Erlöser“ (1883–1889), die zweitgrößte Mährens (fasst bis zu 4.000 Personen), ein typisches Bauwerk der Gründerzeit, das symbolisiert, wie damals die Dimensionen der Stadt angepasst werden mussten
 - Neues Rathaus (1925–1930), das größte in Tschechien, ausgestattet mit dem höchsten Rathausturm (86m, Aussichtsplattform in 73m), symbolisiert als funktionalistischer Monumentalbau (angeblich 6km Ganglänge)
 - (a) die Zusammenlegung der bis dahin selbstständigen Umlandgemeinden zu Groß-Ostrau und
 - (b) die Weiterentwicklung als Industriezentrum in tschechoslowakischer Zeit (vorne mit 4 Allegorien: Bergbau, Handel, Wissenschaft, Hüttenwesen)
- (2) OSTRAVA-VÍTKOVICE war ursprünglich ein Dorf, wo 1828 die 1. Eisenhütte der Region gegründet wurde. Die planmäßige Entwicklung einer neuen, auf die Industrieanlagen ausgerichteten Stadt war unter Werksdirektor Paul Kuppelwieser in der 2. Hälfte des 19. Jh. von einer stark sozialen Komponente geprägt. Der Einheitscharakter sowohl der repräsentativen Bauten als auch der planmäßig errichteten Arbeitersiedlungen wurde durch roten Backstein betont.
 - Rothschild-Schloss (1846–1847), früher Residenz des Stahlwerksbesitzers, heute von jüngeren Anlagen umschlossen
 - Pfarrkirche St. Paul (1880–1886) mit einem Turm, der auch die Funktion eines Wasser- und Feuerbeobachtungs-Turmes hatte
 - Rathaus (1901–1902), nach Plänen des Wiener Architekten Max von Ferstel erbaut
- (3) OSTRAVA-PŘÍVOZ / Ostrau-Priwotz erwuchs ebenfalls aus einem kleinen Vorläufer-Dorf, das durch die hier errichtete Station an der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (Wien–Krakau) umbewertet wurde (1847). Infolge der planmäßigen Anlage durch den Wiener Architekten Camillo Sitte (ab 1893) als durchaus geschlossenes Ensemble erhalten, gelegen am heutigen Hauptbahnhof Ostrava hlavní nádraží.
 - Pfarrkirche Maria Immaculata (1896–1899), eine neugotische doppeltürmige Kirche, auch von Sitte

- Rathaus (1896–1897, heute Stadtarchiv), neobarockes Gebäude mit modernem Anbau aus den 1990er-Jahren
- (4) OSTRAVA-PORUBA ist ein auf grüner Wiese neugegründeter Stadtteil – errichtet ab 1950 bis in die 1960er Jahre im Stil des sozialistischen Realismus. Charakteristisch ist der regelmäßige Grundriss beiderseits des Lenin-Boulevards (heute Hlavní třída) von generell großzügigem Zuschnitt, sodass es sich auch heute noch um ein beliebtes Wohnquartier handelt. Typisch für diese Frühphase des sozialistischen Städtebaus ist die Einbeziehung von Renaissance- und klassizistischen Elementen. Als sehenswerte Gebäude gelten
- das Bogenhaus (1952–1955) – benannt nach seiner charakteristischen Form, inspiriert vom Palastplatz in St. Petersburg – mit 2 monumentalen Durchfahrten und Eckwohnturm (Abb.24)
 - und das Türmchenhaus (1953–1956), das mit seinem reichen Sgraffitoschmuck wie ein Renaissanceschloss wirkt.



Abb. 24: Bogenhaus in Ostrava-Poruba mit monumentaler Durchfahrt

(Foto: Lieb)

Westlich an Poruba schließt das Areal der technischen Universität an. Diese ging aus einer ursprünglich in Příbram (60km südwestlich von Prag) situierten Bergbauschule hervor, die in der Monarchie als Pendant zu Leoben für die nördlichen Länder errichtet und 1945 in das neue „Stahlherz der Republik“ verlegt wurde. Die Lokalisierung des ab 1964 errichteten Campus Poruba an der sozialistischen Idealstadt erfolgte wohl nicht zufällig. Schon in sozialistischer Zeit – verstärkt jedoch nach der Wende – setzt eine Diversifizierung des Studienangebots in heute 7 Fakultäten mit (2011) 23.500 Studierenden ein.

Wirtschaftliche und zentralörtliche Stellung:

- Der Steinkohlen-Bergbau blieb bis 1994 im Stadtbild noch gut sichtbar:
 - Fördertürme an verschiedenen Stellen,
 - mehrere Schaubergwerke bzw. Erlebnisareale (besonders Landek und Grube St. Michael),
 - Reliefveränderungen (Senkungen oder Abraumhalden), zentrumsnah etwa die Halde Terezie-Ema, die bis 315m Seehöhe aufragt.
- In der Industrie setzte ein starker Rückgang ein, besonders in der Stahlproduktion. In Vítkovice z.B. wurde 1998 die Stahlproduktion eingestellt (siehe S.43). Die ab der Nazi-Zeit bestehende, dann als Großanlage jedoch in kommunistischer Zeit ausgebaut Anlage von Nová Huť (siehe S.43) in Kunčice / Kuntschitz produziert aber noch als Teil des indisch-multinationalen Stahl-Konzerns „ArcelorMittal“. Zum Teil kam es

- auch zu Umorientierungen der Industrie, wie etwa 2008 durch die Errichtung eines Hyundai-Werks in Nošovice / Noschowitz, 7km südöstlich von Frýdek-Místek.
- In österreichischer Zeit blieben die zentralörtlichen Funktionen auf die Gemeinde-Ebene beschränkt, höhere administrative Funktionen konzentrierten sich in den Bezirksstädten Teschen, Mistek, Neutitschein. In tschechoslowakischer Zeit setzte eine sukzessive Aufwertung (beginnend mit Groß-Ostrau) ein:
 - Als Universitäts-Standort (Technische Universität seit 1945, Universität seit 1991 mit 40.000 Studierenden) wurde man auch für ausländische Investoren interessant.
 - Seit 2000 Hauptstadt des Moravskoslezský kraj / der Region Mähren-Schlesien, der mit 1,25 Mill. Einwohnern bevölkerungsreichsten aller tschechischen Regionen.
 - Seit 1996 Sitz der Diözese Ostrava-Opava
 - Ein reiches Theater- und Kulturleben wird vom Stadtmarketing auch gezielt zum Aufbau eines neuen Image genutzt (vgl. S.46).



Abb.25: 2007 entworfenes neues Ostrava-Logo, das bewusst mit der Tradition des heraldischen Wappens (siehe S.42) bricht. Die 3 Rufzeichen symbolisieren Dynamik, Energie und Selbstbewusstsein der Stadt.

(<http://www.ostrava2015.cz>, 22.6.2013)

Nach ca. 90-minütiger Fahrt ab Ostrau endet der 3. Exkursionstag um [18:30] mit dem Eintreffen beim NH-Hotel wieder in Olmütz.