

Kohle und Stahl markieren den Aufbruch

Technotrasa – die Mährisch-Schlesische Technikroute ■ Frieder Blum

Zu den wichtigsten Industrieregionen Mitteleuropas gehört die Mährisch-Schlesische Region im Nordosten der Tschechischen Republik. Mit mehr als 1,2 Millionen Einwohnern hat sie die höchste Bevölkerungsdichte aller tschechischen Regionen und ist reich an Bodenschätzen, vor allem an Steinkohle und Erdgas, aber auch an Rohstoffen wie Kalkstein, Granit, Marmor, Schiefer, Gips, Kies, Sand und Ziegelton. Das waren entscheidende Voraussetzungen für die Industrialisierung des Landes, die im 19. Jahrhundert einsetzte – zu einer Zeit, als das Gebiet der heutigen Tschechischen Republik zu Österreich-Ungarn gehörte.

Im Zentrum dieser Entwicklung stand das Industrie- und Bergbaubecken Ostrava-Kavíná. Insbesondere das Vorkommen hochwertiger Kokskohle begünstigte den Aufstieg der Eisen- und Stahlproduktion und eine hohe Kompetenz im Bereich der Metallurgie. Die Ausrichtung auf die Schwerindustrie hatte indes ihre Schattenseiten: Nirgendwo in der Tschechischen Republik war die Luft schmutziger als in Ostrava (Ostrau), nirgendwo schlug der Strukturwandel heftiger zu. Nicht zuletzt dank der guten Qualifikation der Industriearbeiter gelang es jedoch, ausländische Industrieunternehmen anzusiedeln und die Region für Firmen aus den Bereichen Informationstechnologie, Elektronik, Elektrotechnik und Automobilbau attraktiv zu machen.

„Surová krása“ (raue Schönheit) – so lautet der Untertitel der „Technotrasa“ (Technikroute), einer virtuellen Route durch die Mährisch-Schlesische Region, die Zeugnisse ihrer reichen industriellen und technischen Geschichte als touristische Ziele vorstellt. Sie führt zu mehr als 30 technischen Objekten, die mit der Tradition des Bergbaus, des Hüttenwesens, des Eisenbahnverkehrs und der Automobilindustrie, aber auch mit der Feuerwehr-, Brauerei-, Militär- und Agrargeschichte verbunden sind. Nicht nur die Denkmale aus der Zeit der industriellen Revolution umfasst das Netzwerk, sondern auch Arbeits- und Produktionsorte aus anderen Epochen, wodurch sich ein vielfältiges Bild der Arbeitswelt im Wandel der Zeit ergibt. Eine Auswahl der Standorte wird im Folgenden vorgestellt.

Die ersten mit Koks beschickten Hochöfen im Habsburger Reich

Das „Stahlherz der Republik“, so nannte man Ostrava noch vor 20 Jahren, womit im engeren Sinne **Dolní Vitkovice** gemeint war – ein beeindruckender Industriekomplex mitten in der mit rund 282 000 Einwohnern drittgrößten Stadt Tschechiens. Alles begann 1828 mit dem Bau von Puddelöfen, um Schienen für die neue Bahnlinie zwischen Wien und Galizien herzustellen. 1832 floss das erste Eisen aus den Hochöfen, die seit 1836 mit Koks beschickt wurden – eine Premiere im Habsburger Reich. Auf ein Schienenwalzwerk (1847) folgten 1866 ein Bessemer-Stahlwerk und 1883 eine Rohrmühle. Das Bergwerk Hlubina förderte seit 1843 die Steinkohle, die gleich nebenan verkocht und in den Hochöfen der benachbarten Eisenhütte verfeuert wurde. Diese erloschen 1998 – das Ende des örtlichen

Hüttenwerks, das im Verlaufe des 19. Jahrhunderts zum Produzenten zahlreicher Rüstungsgüter und zum alleinigen Hersteller von Panzerplatten für die österreichisch-ungarische Marine aufgestiegen war.

Mit einem Schrägaufzug können Besucher heute auf den 70 Meter hohen Hochofen 1 oder noch höher auf den darauf aufgesetzten „Bolt-Tower“ fahren, der in seiner Form an das Feuer erinnert, das hier in der produktiven Zeit des Industriekomplexes loderte. Der Turm, in dem unter anderem Konferenzräume und ein Café untergebracht sind, markiert den höchsten geografischen Punkt in Ostrava. Benannt wurde er nach dem jamaikanischen Rekordmann, Weltmeister und Olympiasieger Usain Bolt, der die Stadt mehrfach im Rahmen des Leichtathletik-Meetings Zlatá tretra besuchte. 2015 erwies man ihm die Ehre, das spektakuläre Bauwerk aus Stahl und Glas zu taufen.

In der Maschinenhalle U6, in der noch viele Großmaschinen zu sehen sind, erleben Kinder die Entwicklung vom Dampfzeitalter bis in die Gegenwart als eine interaktive Reise im Stil der utopischen Bücher von Jules Verne. Das neue Science-Center spannt den Bogen noch weiter, indem es seine Besucher durch die Natur-, Zivilisations- und Technikgeschichte führt. Die restaurierten Gebäude der Zeche werden für Konferenzen, Workshops und Kulturveranstaltungen genutzt, der alte Gasspeicher dient unter dem Namen „Gong“ als multifunktionale Veranstaltungshalle. Neue Gebäude wie das Science-Center ergänzen den historischen Gebäudebestand und die ehemaligen Industrieanlagen, die größtenteils zum nationalen Kulturmonument erklärt wurden. Aus einer Industriebranche erwächst ein neues Stadtquartier. Projekte dieser Größenordnung gibt es nicht viele in Europa. Der ERIH-Ankerpunkt Dolní Vitkovice (siehe IK 2.18, S. 33) spielt damit in einer Liga mit Völklingen oder Duisburg-Meiderich.

Lebensmittel und Geräte zu ihrer Erzeugung im Mittelpunkt

In zwei ehemaligen Werkshallen des Industriekomplexes ist das **Museum für Lebensmittel und Landwirtschaftliche Maschinen** untergebracht. Als Außenstelle des Nationalen Landwirtschaftsmuseums in Prag widmet es sich dem Thema Lebensmittel und den Geräten, mit denen sie erzeugt wurden. Gezeigt werden mehr als 40 historische landwirtschaftliche Geräte, vor allem Traktoren und Maschinen zur Verarbeitung von Futter und Getreide. Darüber hinaus gibt es eine zweigeteilte Ausstellung zum Thema Lebensmittel. Im „Nahrungsmitteldepot“ wird durch eine interaktive Präsentation das Verständnis dafür geweckt, was der Begriff „Lebensmittel“ umfasst und welche Grundtypen es gibt. Die „Galerie der tschechischen Lebensmittel“ widmet sich in wechselnden Ausstellungen aktuellen Produkten des täglichen Bedarfs, viele davon aus der Mährisch-Schlesischen Region.

Das **Bergwerk Michal** in Ostrava-Michálkovice, ein ERIH-Ankerpunkt (siehe IK 4.11, S. 26), konserviert ein Stück Industriegeschichte wie in einer Zeitkapsel.



European
Route of
Industrial
Heritage



www.erih.net



Im Bergwerksmuseum und Kulturzentrum Michal erleben Besucher den Alltag der Bergleute so authentisch wie nur irgend möglich. Waschkaue und Lampenstube, abgegriffene Geländer, ausgetretene Stufen, die Generationen von Kumpeln auf ihrem täglichen Weg von den Spindeln bis ins Fördergebäude genommen haben – alles sieht man so, wie es die Bergleute am 2. Juni 1994 nach ihrer letzten Schicht hinterlassen haben, als nach rund 150 Jahren der Betrieb der Grube eingestellt wurde.

Ihre Ursprünge liegen im Jahr 1843. In den folgenden Jahrzehnten wurde sie immer wieder modernisiert, doch eine Zäsur stellen die Jahre 1912 bis 1915 dar. In diesen Zeitraum fallen umfangreiche Aus- und Umbauarbeiten, die darauf abzielten, die Kohlenförderung umliegender kleinerer Bergwerke an einem Ort zu konzentrieren. Die Übertageanlage ersetzte man durch komplett neue Gebäude nach Entwürfen des renommierten Architekten František Fiala (1878–1927). Wichtigste Neuerung war die großzügig verglaste Maschinenhalle, in der unter anderem zwei rotierende Maschinenumformer der Marke Siemens-Schuckert ihren Platz fanden. Tatsächlich war die Grube Michel das erste voll elektrifizierte Bergwerk des Ostrava-Reviers. Die Halle mit ihren original erhaltenen Maschinen gehört zu den besonderen Attraktionen des Bergwerksmuseums.

In Ostrava-Petřkovice, am Zusammenfluss der Oder und der Ostravice, befindet sich das größte Bergbaumuseum der Tschechischen Republik, der **Landek Park**, der eine einzigartige Natur, prähistorische Archäologie und historischen Bergbau zu einem großen Abenteuer verbindet. In einer Ansammlung von Zechengebäuden aus rotem Backstein eröffnete 1993 ein Bergbaumuseum, dessen Ausstellung sich in den Stollen der historischen Gruben Anselm befindet. Ein echtes Erlebnis ist schon der Weg dorthin. Es sind zwar nur einige Meter, doch die geht es hinab in einem echten Förderkorb, und so bekommt man eine Ahnung davon, wie sich ein Bergmann auf seinem Weg zur Arbeit fühlt. Außergewöhnlich ist die Ausstellung zum Thema Grubenrettung. Hier erfährt man viel über die riskante Arbeit und die dabei eingesetzte Technik, mithilfe derer sich die Rettungskräfte in einem Umfeld bewegen können, das mehr Gefahren birgt als die Tiefen des Meeres oder des Weltalls.

Der Hügel Landek, nach dem der Park benannt ist, stellt nicht zuletzt ein nationales Naturdenkmal dar und ist bei Geologen aus der ganzen Welt bekannt. Auf Lehrpfaden erfährt man, wo Archäologen einen 46 Millimeter großen Frauentorso fanden – die sogenannte „Venus von Landek“. Darüber hinaus hat man hier erste Belege für die Nutzung von Schwarzkohle vor 23 000 Jahren gefunden, also noch zur Zeit der steinzeitlichen Mammutjäger. Nicht entgehen lassen wird man sich bei einem Besuch des Parks eine Fahrt mit der Grubenbahn.

Historische und moderne Löschfahrzeuge, Helme, Uniformen, Atemschutzgeräte, Sirenen – wer immer schon ein Faible für die Feuerwehr hatte, ist im **Feuerwehrmuseum** in Ostrava-Prívov genau richtig. Das Museum eröffnete 2005 im Jugendstilgebäude der ehemaligen deutschen freiwilligen Feuerwehr. In sieben Themenbereichen geht es um die Geschichte, um Methoden und Herausforderungen der Brandbekämpfung. Das technische Gerät, wie es bei Verkehrsunfällen, in der Höhen- und Tiefenrettung zum Einsatz kommt, wird in Szene gesetzt. In einem Kinosaal kann man sich Filme von realen Feuerwehreinsätzen ansehen. In einem integrierten Sicherheitszentrum wird simuliert, wie bei Großereignissen die Zusammenarbeit verschiedener Rettungseinrichtungen koordiniert wird.

Einst für seinen Bergbau, jetzt für sein Bitterbier bekannt

Ums Durst löschen geht es in der **Brauerei Radegast** in Nošovice bei Frýdek-Místek, einer Stadt 16 Kilometer südöstlich von Ostrava. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verzeichnete sie einen erheblichen Bevölkerungszuwachs, der durch den Zuzug von Bergleuten, die in den umliegenden Bergwerken arbeiteten, verursacht wurde. Bekannt ist die Stadt heute vor allem für ihr Bitterbier, das seit 1970 in Nošovice gebraut wird. Radegast ist eine jener Brauereien in Europa, in denen man den Brauern über die Schulter sehen kann. Im Besucherzentrum lernt man die Brauereigeschichte, den Brauprozess und alles kennen, was die Marke Radegast ausmacht. Die Besichtigung der Produktion gipfelt in einer Kostprobe in einem zur Brauerei gehörenden Turm, von dem aus man einen herrlichen Blick auf das Bergpanorama der Beskiden hat.

Rund 40 Kilometer nordwestlich von Ostrava, am Oberlauf des Flusses Moravice, befindet sich der **Stausee Slezská Harta**. Mit einer Fläche von 8,7 Quadratkilometern ist er einer der größten Stauseen des Landes – so groß, dass auf ihm Rundfahrten mit einem Ausflugsboot angeboten werden. Durchaus beeindruckend ist das Stauwerk. Der knapp 65 Meter hohe und 540 Meter lange Steinschüttdamm wurde zwischen 1987 und 1997 gebaut, um den stromabwärts gelegenen Zružberg-Stausee, der Trinkwasser für die Region Ostrava liefert, konstant mit Wasser zu versorgen. Darüber hinaus sichert der Stausee Slezská Harta die Brauchwasserversorgung für umliegende Städte und Dörfer und dient dem Hochwasserschutz, aber auch der Stromerzeugung.

Ein einzigartiges technisches Bauwerk stellt der **Weissshuhn-Kanal** bei Hradec nad Moravicí, neun Kilometer südlich von Opava, dar. Gebaut wurde er auf Initiative von Carl Weissshuhn (1837–1919), einem bedeutenden schlesischen Geschäftsmann und Gründer der Papierfabrik Žimrovická. Über den Kanal, der vom Fluss Moravice abzweigt, wurde Holz zur Papierfabrik transportiert. Das Wasser des 1891 fertiggestellten Kanals trieb auch Girard-Turbinen zur Stromerzeugung an, die später durch modernere Francis-Turbinen ersetzt wurden. Auf einer Länge von 3,6 Kilometern führt der Kanal durch drei Tunnel und über zwei Aquädukte, was ihn zu einer beliebten Touristenattraktion macht. 1966 wurde der Flößereibetrieb eingestellt, doch dient der Kanal nach wie vor der Energieerzeugung.

Eine besondere Faszination geht von der funktionsfähigen Transmission aus

Die Energie des Wassers machte man sich auch an der Oder schon seit Jahrhunderten zunutze. Die **Wassermühle in Bartošovice** war einst eine von vielen in der Region. Heute ist sie ein technisches Denkmal ersten Ranges. Ihre früheste Erwähnung stammt aus dem Jahr 1678, aber auch im 20. Jahrhundert war sie noch in Betrieb. Dass Getriebe und Ausrüstung nicht nur erhalten, sondern funktionsfähig sind, macht sie in der Mährisch-Schlesischen Region zu etwas Einmaligem. Besucher lernen während einer Führung die Funktionsweise der Mühle kennen, wobei die Transmission mit ihren über hölzerne Seilscheiben laufenden Lederriemen, die alle Maschinen in Bewegung hält, eine besondere Faszination ausübt. Zu besichtigen ist auch eine Francis-Turbine aus dem Jahr 1933.

Wie die Wassermühle in Bartošovice bezog auch die **Wassermühle Wesselsky** in Odry das Wasser



aus der Oder. Um es zum Antrieb des 3,6 Meter hohen Wasserrades heranzuführen, war ein fast drei Kilometer langer Mühlengraben nötig. Die bereits im 16. Jahrhundert errichtete Mühle befand sich seit 1767 bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs im Besitz der Familie Wesselsky. Die heutige Mühleneinrichtung stammt vermutlich aus den 1920er Jahren. Wie sie funktioniert hat, wird bei Besichtigungen erläutert, bei denen auch viel über das Müllerhandwerk und seine Besonderheiten zu erfahren ist. Wer sich traut, kann in den Radkasten steigen und das Wasserrad aus nächster Nähe in Augenschein nehmen.

Wo kein Wasser zur Verfügung stand, sorgten seit dem 12. Jahrhundert Windmühlen für das Mahlen von Getreide. In der Umgebung von Bilovec im Bezirk Nový Ječín gab es rund 70 Mühlen. Eine davon ist die **Windmühle** in **Bravinné**, eine Paltockmühle nach deutschem Vorbild, die in der Gegend sehr verbreitet war. Viele dieser hölzernen Kastenmühlen brannten irgendwann ab, wurden aufgegeben, verfielen, die letzten wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört. Erhalten blieb nur eine einzige: die Mühle in Bravinné. Intakt geblieben ist nicht nur die komplette Struktur, sondern zu großen Teilen auch das Mahlwerk. Das bekommt man bei Führungen zu Gesicht, doch auch das Äußere ist in der Landschaft beeindruckend.

Auf eine buchstäblich bewegte Geschichte zurückblicken kann die **Windmühle** von **Choltice**, einem Ortsteil der Gemeinde Litultovice rund acht Kilometer südwestlich von Opava. Gebaut wurde sie 1833 in einem anderen Ort und 1879 an den jetzigen Standort versetzt. Das letzte Mehl wurde hier im Zweiten Weltkrieg gemahlen, bis 1954 wurde noch geschrotet. 1969 wurde das hölzerne Bauwerk umfassend rekonstruiert und darin ein Museum für Hackwerkzeuge und Landwirtschaftsgeräte eingerichtet. Nach 1989 wurde die Mühle an ihren ursprünglichen Besitzer zurückverkauft. Im Inneren befindet sich ein gut erhaltenes Mahlwerk. Nach Vereinbarung kann sie besichtigt werden.

Wer Müller war und eine Windmühle betrieb, war auf Wind angewiesen. Wer einen Hut trägt, steht mit dem Wind eher auf Kriegsfuß. Das weiß man nirgends besser als in Nový Ječín. Die Stadt inmitten des Kuhländchens ist berühmt für ihre lange Tradition in Sachen Produktion von Hüten und anderen Kopfbedeckungen. Die früheste Erwähnung eines Hutmachers stammt aus dem Jahr 1506. Zwei Jahrhunderte später, 1799, kam der junge Hutmacher Nepomuk Hüchel (1779–1835) in die Stadt und eröffnete hier seine erste Werkstatt – der Startschuss für einen regelrechten Boom, der den Bewohnern Wohlstand brachte. In der Zwischenkriegszeit galt die Stadt als eines der reichsten Zentren Nordostmährens.

Im **Besucherzentrum** von **Nový Ječín** erfährt man in einer interaktiven Ausstellung alles über die Hutmacherkunst und die lokale Hutmachertradition. An funktionstüchtigen Maschinen werden das Nachformen von Hüten und das Pressen von Minihüten vorgeführt, man kann sich selbst als Hutdesigner versuchen und einen eigenen Hut entwerfen. Am Ende der Ausstellung gibt es einen Raum mit mehr als 300 Hüten, die alle anprobiert werden können. Danach kann wohl niemand mehr behaupten, dass es nicht für jeden Kopf den passenden Hut gibt.

Höhepunkt der Schieferindustrie um die Jahrhundertwende

Das nördlich beziehungsweise nordwestlich an Nový Ječín grenzende Bergland, das Niedere Gesenke, war für den Erzbergbau von Bunt- und Edelmetallen be-

kannt. Aber auch Schiefer wurde abgebaut. Das ehemalige **Bergwerk Flaschar** in Nový Svět (Neue Welt) bei Odry, das man besichtigen kann, stammt aus der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, mithin aus einer Zeit, als die regionale Schieferindustrie ihren Zenit erreichte. 52 Betriebe zur Förderung und Verarbeitung von Schiefer waren Ende des 19. Jahrhunderts in der Region aktiv. Sieben stillgelegte Schieferbergwerke sind allein in der unmittelbaren Umgebung des historischen Bergwerks Flaschar registriert. Der Rundgang, bei dem unter anderem eine 20 Meter hohe, in einem Verbindungsschacht installierte Leiterstrecke zu bewältigen ist, führt durch mehrere Förderkammern, derweil man erfährt, woher das Bergwerk seinen Namen hat, warum der Stollen nach einer Blume (Hortensie = Hortensie) benannt ist und wie es kommt, dass das Bergwerk noch so aussieht wie 1918.

Das Bergwerk Flaschar ist eines von nur zwei zugänglichen Schieferbergwerken in der Tschechischen Republik. Das andere ist der **Raabstollen** in Zálužná bei Vitkov. In diesem Stollen wurde nur 15 Jahre lang, von 1873 bis 1888, Schiefer abgebaut. Dass der Abbau nach so kurzer Zeit eingestellt wurde, hing mit einer Vielzahl von Unfällen zusammen, die sich in diesen wenigen Jahren ereigneten und sechs Menschen das Leben kosteten. Seit 2018 kann man in den Sommermonaten den 100 Meter langen Stollen auf geführten Touren besichtigen.

Eine Ausstellung zur Geschichte und Gegenwart des Schieferabbaus ist in Budišov nad Budišovkou zu sehen. In der Umgebung der Stadt am Übergang zwischen den Oderbergen und dem Niedere Gesenke, etwa 25 Kilometer südwestlich von Opava, wurde seit dem 19. Jahrhundert Tonschieferbergbau betrieben. Das **Schiefermuseum** zeigt historische Werkzeuge, Proben und Produkte aus Schiefer, der nicht nur als Dachmaterial Verwendung fand. Dargestellt werden auch die geologischen Bedingungen, die zur Entstehung der Schiefervorkommen führten. Ergänzt wird die Ausstellung durch eine umfangreiche Fotodokumentation. Rund um Budišov gibt es zudem einen Schieferlehrpfad.

Nach dem Zweiten Weltkrieg beschlagnahmt und zwangsrekrutiert

Ein noch produzierender Betrieb ist die Textilfabrik **Hedva Český Brokát** in Rýmařov. In ihrem Gebäude befindet sich eine Außenstelle des örtlichen Stadtmuseums. In der Ausstellung geht es um die Geschichte der Seiden-, Krawatten- und Brokátproduktion in der Region, in der die Textilfabrik in Rýmařov eine nicht unbedeutende Rolle spielte. Sie geht zurück auf die Gebrüder Schiel, die im Jahr 1890 eine Fabrik zur Herstellung von Seidenprodukten gründeten. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Fabrik als deutsches Eigentum beschlagnahmt, mit kleineren Unternehmen fusioniert und in Hedva umbenannt. Neben verschiedenen Webmaschinen präsentiert die Ausstellung vor allem die damit produzierten Stoffe, darunter Brokátgewänder für Priester, und einen Saal, dessen Wände mit Brokát bedeckt sind. Ein echtes Schmuckstück ist ein rekonstruierter Art-Deco-Krawattenladen aus dem Prag der 1920er Jahre.

In jenem Jahrzehnt, das man auch gern als „Goldene Zwanziger“ bezeichnet, tauchten im Straßenbild außer Kutschen vermehrt Kraftfahrzeuge auf. Dass die Kutsche der Vorläufer des Automobils war, wird einem bewusst, wenn man die Tatra-Werke in Kopřivnice, Ostmähren, besucht. Das Unternehmen geht auf das Jahr 1850 zurück, als Ignác Šustala (1822–1881) in Nes-





selsdorf (heute Kopřivnice) mit dem Bau von Fortbewegungsmitteln begann. Er gründete die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, die zunächst Pferdeutschen baute, 1881 zur Konstruktion von Eisenbahnwaggons übergang und schließlich, von 1897 an, Autos produzierte. 1898 folgte der erste Lastwagen – das Kerngeschäft nach dem Zweiten Weltkrieg. Der Name Tatra erschien 1919 erstmals auf einem Lkw, inspiriert vom gleichnamigen slowakischen Gebirge, in dem sich das Fahrzeug auf einer waghalsigen Testfahrt bewährt hatte. Seit 1936 ist Tatra der offizielle Markenname.

Legendäre Fahrzeuge eines der ältesten Automobilhersteller der Welt

Im **Tatra Technikmuseum** trifft man auf eine beeindruckende Sammlung legendärer Fahrzeuge des tschechischen Herstellers, der zu den ältesten Automobilherstellern der Welt gehört. Zu sehen sind unter anderem das Modell Tatra T87, mit dem die Abenteurer Miroslav Zikmund und Jiří Hanzelka einst drei Kontinente durchquerten, der Hadimrška genannte zweitürige Kleinwagen T 57 mit luftgekühltem Boxermotor, eine schwarze Luxuslimousine der Oberklasse T603 und viele weitere Kraftfahrzeuge. Präsentiert werden außer 60 Pkw, Lkw und Bussen, Sport- und Geländewagen auch Fahrgestelle, Motoren, Modelle, Entwürfe und historische Fotografien. Aber auch Flugzeuge und Eisenbahnwaggons gehören dazu.

Ein eigenes Museum ist den Lastwagen gewidmet. Untergebracht ist das **Tatra-Lkw-Museum** im restaurierten Gebäude der ehemaligen Tatra-Gießerei. Auf 5 000 Quadratmetern präsentiert es eine einzigartige Sammlung von Lastwagen und Fahrgestellen des tschechischen Herstellers. Eine Besonderheit der Marke ist das „Tatra-Fahrzeugkonzept“, ein Konstruktionsprinzip, das sich seit 1923 durch die gesamte Modellpalette zieht. Seit 1999 werden bei Tatra nur noch Lkw hergestellt, doch dem Konstruktionsprinzip ist Tatra treu geblieben. Besichtigen kann man die Sammlung historischer Lastkraftwagen nur zu bestimmten Terminen nach vorheriger Anmeldung.

In einem modernen Glasgebäude neben dem Lkw-Museum zieht der berühmte Triebwagen „Slovenská strela“ („Slowakischer Pfeil“) – ebenfalls aus Tatra-Produktion – die Blicke auf sich. Im Jahr 1936 in den Dienst gestellt, erreicht er eine für die damalige Zeit sagenhafte Geschwindigkeit und bewältigte die rund 330 Kilometer zwischen Prag und Bratislava in nur vier Stunden und 28 Minuten. Noch bis Anfang des 21. Jahrhunderts hielt er den Streckenrekord zwischen den heutigen Hauptstädten Tschechiens und der Slowakei. Von ihm wurden nur zwei Exemplare gefertigt.

Einen Rekord ganz anderer Art hält die **Schmalspurbahn Třemešná–Osoblaha**. Die 1898 eröffnete Strecke von Třemešná (Röwersdorf) nach Osoblaha (Hotzenplotz) gilt als die kurvenreichste Schmalspurstrecke der Tschechischen Republik. Hauptsächlich diente sie dazu, die Zuckerfabrik in Osoblaha an das Netz der Mährisch-Schlesischen Centralbahn anzuschließen. Indem man die Spurweite von 760 Millimeter wählte, was engere Kurven ermöglichte, konnte man trotz bergiger Landschaft auf teure Tunnel und Brückenbauwerke verzichten, was die Kosten deutlich senkte. Der Güterverkehr wurde 1997 eingestellt, weil er sich nicht mehr lohnte. Umso mehr lohnt sich heute eine Ausflugsfahrt mit Nostalgiezügen, teils unter Dampf, wie sie seit 2005 auf dieser 20 Kilometer langen Strecke regelmäßig angeboten werden – 102 Kurven inklusive.

Historische Eisenbahner-Uniformen, Streckenpläne und vieles mehr

Als Geburtsstunde der Eisenbahn in Österreich gilt der 1836 erfolgte Spatenstich für die 1838 eröffnete Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Nordmähren und Schlesien, die zur wichtigsten Bahnlinie der Habsburgermonarchie wurde. Das **Mährisch-Schlesische Eisenbahnmuseum**, das im Bahnhof von Ostrava-Střed beheimatet ist, erzählt die Geschichte des Eisenbahnverkehrs in der Region von der Ankunft des ersten Zuges am 1. Mai 1847 bis zum heutigen Tag. Das historische Bahnhofgebäude, das nach wie vor als solches genutzt wird, verkörpert selbst ein Stück Bahngeschichte. Die Ausstellung zeigt Instrumente und Geräte aus verschiedenen Epochen des Bahnbetriebs, Signal- und Stellwerkstechnik, historische Uniformen von Eisenbahnern, Streckenpläne und vieles mehr. In einer kleinen Kammer ist der Führerstand einer Lokomotive nachgebaut, in einem der größeren Räume fasziniert eine Modelleisenbahnanlage große wie kleine Besucher.

In einer Halle mit einer 6 mal 1,5 Meter großen Modelleisenbahn endet der Rundgang im **Waggon Museum** in Studenká. Gut 100 Jahre lang, von 1900 bis 2001, wurden in Studenká (Staudingen), einer Stadt rund 20 Kilometer südwestlich von Ostrava, Schienenfahrzeuge produziert. Die von Adolf Schustala (1855–1921) gegründete Staudinger Waggonfabrik AG, die im Laufe ihres Bestehens bei wechselnden Besitzverhältnissen mehrfach ihren Namen änderte, produzierte Trieb- und Reisezugwagen, Güter- und Personenwagen, Lokomotiven, Straßenbahnen und spezielle Schienenfahrzeuge für den Bergbau. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kamen militärische Fahrzeuge und weitere Rüstungsgüter hinzu, in den 1930er Jahren auch Flugzeuge.

Im Jahr 2001 verlagerte das Unternehmen die Produktion nach Ostrava. In Studenká geblieben ist das Waggon Museum, das seit 1956 im schmucken Barockschloss der Stadt residiert. Auf drei Etagen erzählt es anschaulich die Geschichte der Fabrik und präsentiert maßstabsgetreue Nachbildungen der von ihr hergestellten Schienenfahrzeuge. Andere Bereiche der Ausstellung widmen sich der Entwicklungsgeschichte des schienengebundenen Verkehrs – vom Mittelalter über die erste Pferdeeisenbahn bis hin zum umfassenden Ausbau des Eisenbahnnetzes in Europa. Thematisiert wird auch der Flugzeugbau.

Weiterführende Informationen:

ERIH-Website: www.erih.de | da will ich hin! |

Regionale Routen:

Tschechien. Mährisch-Schlesische Technikroute

Website der Technotrassa: www.technotrassa.cz

Fotos: S. 25.1 Ostrava. Dolní Vitkovice; 2 Ostrava. Museum für Lebensmittel und Landwirtschaftliche Maschinen; 3 Ostrava. Bergwerk Michal; 4 Ostrava. Landek Park; 5 Ostrava. Feuerwehrmuseum; S. 26.1 Nošovice. Brauerei Radegast; 2 Bartošovice. Wassermühle; 3 Odry. Wassermühle Wesselsky; 4 Bilovec. Windmühle Braviné; 5 Litultovice. Windmühle Choltice; S. 27.1 Nový Ječín. Besucherzentrum; 2 Nový Svět. Bergwerk Flaschar; 3 Žaluzná. Raabstollen; 4 Budišov nad Budišovkou. Schiefermuseum; 5 Rýmařov. Textilfabrik Hedva Český Brokát; S. 28.1 Kopřivnice. Tatra Technikmuseum; 2 Kopřivnice. Tatra LKW-Museum; 3 Schmalspurbahn Třemešná – Osoblaha; 4 Ostrava. Mährisch-Schlesisches Eisenbahnmuseum; 5 Studenká. Waggon Museum

Fotos: Moravian-Silesian Tourism, s.r.o.