

Gerhard Sperl, MHVÖ Leoben/Vordernberg, Steiermark

Strassen und Zonen der Eisenkultur Europas
(40 Jahre Projektidee „Steirische Eisenstrasse“)

Seit dem 16. Jahrhundert findet sich die Bezeichnung „Eisenstrasse“ für die Transportwege des Rauheisens in den Nord- und Südbereich des Steirischen Erzberges. Die Idee der „Eisenstrasse“ als Besichtigungsrouten hat seine ältesten Wurzeln in der ersten zusammenfassenden Darstellung von Wilhelm Schuster schon 1940; darauf basierend schlug Franz Hofer, Heimatforscher und zeitweise Bürgermeister in Trofaiach, eine Exkursionsroute von Graz über Admont und die Eisenstrasse von Hieflau nach Leoben vor. 1977 wurde dann vom Autor zusammen mit ihm eine Photoreise von Leoben bis Hieflau durchgeführt und das Ergebnis als Diavortrag bei der ersten Tagung des Montanhistorischen Vereines 1978 in Vordernberg vorgestellt (1). Damals waren auch Vertreter anderer historischer Eisenzonen Europas, wie Stuart Smith vom „Ironbridge Gorge Museum Trust“ und Dr. Helmut Wolf, der Initiator der „Bayerischen Eisenstrasse“ mit Vorträgen vertreten.

Das erste Konzept der „Steirischen Eisenstrasse“ als Vorschlag einer Themenstrasse umfasste nur das Gebiet zwischen Mur (Leoben) und Enns (Hieflau), die Zentralzone, die zwischen den Flüssen lag, die die Holzkohleversorgung für die Öfen in Vordernberg und Innerberg-Eisenerz sicherstellten (2). Als Zentrum gilt der Erzberg, der „Steirische Brotlaib“, wo auf der „Feistawiese“ schon 1932 von Wilhelm Schuster und Walter Schmid drei Rennöfen ausgegraben worden waren (2); heute gelten diese nicht mehr als römisch, sondern sind hochmittelalterlich, nach dem Befund der Keramik und einer C14-Datierung, sie sind „Bauernrennfeuer“ und in die Zeit der Einführung des Wasser-Rades in der Eisenerzeugung (Radwerke) im Erzberggebiet, um 1300 zu datieren. Um diese Zeit hatte die Eisenproduktion bereits überregionale Bedeutung erlangt.

Aus dem in Vordernberg 1978 gegründeten „Arbeitskreis Vordernberg“ entstand 1980 der „Arbeitskreis Steirische Eisenstrasse“ des MHVÖ (3), der damals mit dem regionalen Entwicklungsverband zusammenarbeitete, sodass die Initiative auch in das Entwicklungskonzept Vordernberg/Eisenerz aufgenommen wurde (4). Daraus gründete sich (1982) der heute noch bestehende „Verein Steirische Eisenstrasse“.

Bild 1: Das Konzept der Steirischen Eisenstrasse im Jahre 1984 umfaßte den Bereich von der Mur in Leoben bis zur Enns in Hieflau, mit der Option der Erweiterung nach Norden (Design von Darbringer(4)).



Bild 2: Im Zentrum der Seirische Erzberg um 1984, im Hintergrund der Eisenerzer Reichenstein (2.165 m), vorne rechts der Schlackenhügel des einstigen Hochofenwerkes im Münichtal (Betrieb 1898 bis 1944)

Bald wurde die Idee diskutiert, dass auch das nördliche Verarbeitungsgebiet des Erzberg-Eisens, die „Eisenwurzten“, einbezogen werden sollte. Entsprechend der politischen Struktur eines damals existierenden Konzeptes der drei Bundesländer (Programm Eisenwurzten) ergaben sich drei Arbeitsrichtungen, wobei Hans Jörg Köstler, Montanhistoriker und in Steyr gebürtig, für Oberösterreich, Egon Krajicek, LM Joanneum Graz, mit Freunden in Niederösterreich, und Gerhard Sperl, Leoben, für die steirische Eisenwurzten, Material zur Montangeschichte der drei Eisenwurzten-Zonen sammelten und erstmals in der Flößertaverne in Weyer an der Enns 1984 diskutierten. Daraufhin bildeten sich in Ober- und Niederösterreich Eisenstrassenvereine, die heute eng mit den regionalen Tourismusverbänden zusammenarbeiten: In Oberösterreich der „Verband Pyhrn-Eisenwurzten“, in Niederösterreich der „Kulturpark Eisenstrasse-Ötscherland“, wie er jetzt heißt. Es sollte überlegt werden, neben den Zonen der bestehenden „Eisenstrassen“ Österreichs auch die historischen Eisenzonen um Hüttenberg in die „Österreichische Eisenstrasse“ einzubeziehen. Auch eine Initiative für die „Kleine Steirische Eisenstrasse“ von Bruck an der Mur bis Mariazell wurde 1986 (5) vorgelegt.

Die Idee der „Europäischen Eisenstrasse“ (European Iron Trail, EIT)

Bereits 1988 wurde in Val Camonica, dem Tal der Hämmer um Bienno in Norditalien, im Rahmen einer internationalen Konferenz erstmalig vom Autor die Idee einer „Europäischen Eisenstrasse“ diskutiert (6).

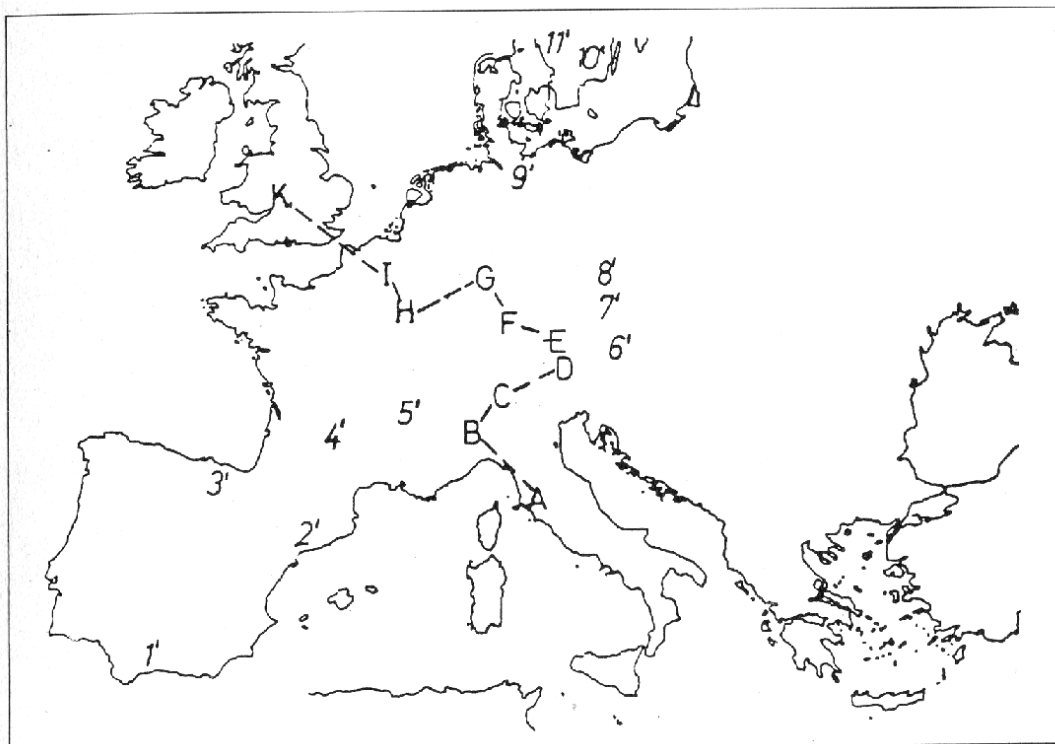


Bild 2. Konzept der „Europäischen Eisenstrasse 1988 (6) mit Eintragung wichtiger historischer Eisenzonen mit dem Hauptweg A(Populonia) –K(Ironbridge), Die Ziffern 1´ bis 11´ kennzeichnet weiter Punkte von eisengeschichtlichem Interesse in Europa.

*Das Diplom des Europarates von 2007
,das die Akzeptanz der Idee dokumentiert*



Bild 4 Diplom des Europarates der „Mittleuropäischen Eisenstrasse“ (Central European Iron Trail) als Auszeichnung der Projektidee 2007.

Auch das Technische Museum in Brünn (CZ) mit dem nahegelegenen historischen Eisenhüttenzentrum Josefov und der Gießerei Blansko arbeitet mit. Die Slowakei verfügt über ein modernes Stahlwerk bei Kosice, aber auch mehrere historische Hüttenstandorte, die in der „Slowakischen Eisenstrasse“ zusammengefasst sind. Folgen wir wieder nach Süden, so ist das Grenzgebiet Österreich-Ungarn, genauer, das Burgenland und die Komitate Sopron und „Vas“ (=Eisen), eine zum Osten führende Eisenzone von der LaTène-Zeit bis ins Mittelalter. Die „Osterweiterung“ der Eisenstrasse führt in Ungarn über Somogyfaiz südlich des Plattensees mit frühgeschichtlicher Eisenerzeugung nach Budapest (Gießereimuseum und Technische Universität, von dort über die Gegend um Miskolc und das Hochofenmuseum Ujmassa; angeschlossen hat sich auch eine Gruppe in Rumänien, in Klausenburg/Cluj-Napoca/Kolosvar in Rumänien mit dem uralten Eisenzentrum Toroczko/Rimetea in Transsylvanien (ung. Erdely) und die Landschaft um Reschitza-Anina im Banater Bergland.

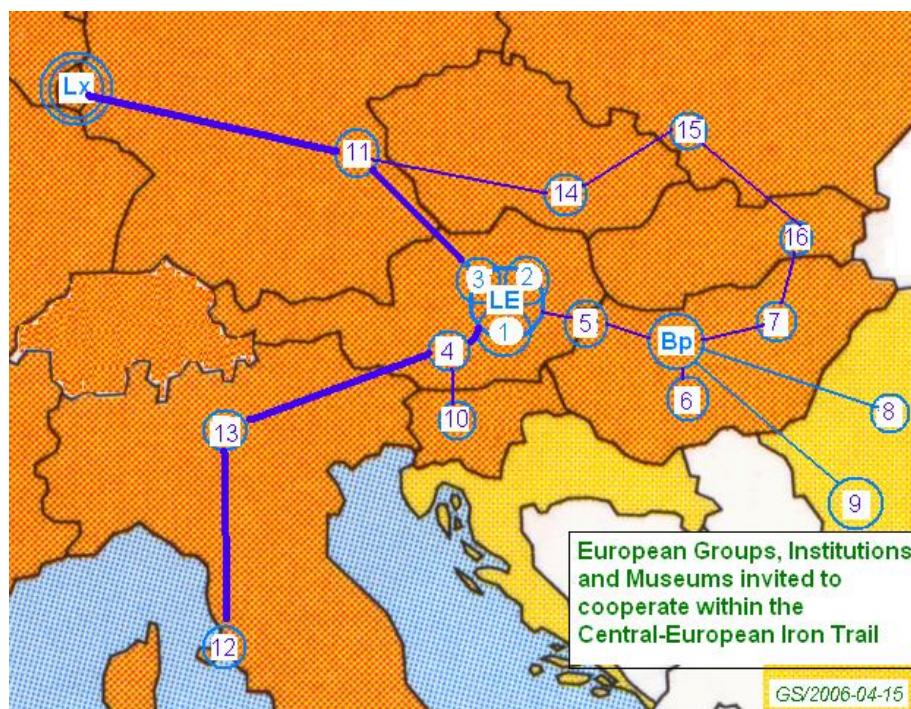


Bild 5 Die „Mittleuropäischen Eisenstrasse“ wurde 2007 bis 2012 als Kulturstraße Europas durch die Institutionen des Europarates ausgezeichnet (7).

Im Norden, im Umfeld der norwegischen Universitätsstadt Trondheim, in Budal, wurde in einer Konferenz das frühe Eisenwesen der Umgebung vorgeführt, wobei man auch, am

derzeit nördlichsten Punkt der Europäischen Eisenstrasse, Schmelzversuche mit einem Ofen nach Evenstadt aus dem 18. Jahrhundert machte (Prof. Arne Espelund). Ähnliche, größere historische Eisenzonen liegen in Südnorwegen und Schweden (Bergslagen etc.), wo es auch repräsentative Ausgrabungen zum frühesten Roheisenprozess (12./13. Jh.) gibt.

In England ist Ironbridge nahe Birmingham wohl die heute bekannteste Zone des historischen, museal genutzten Eisenwesens mit bis zu 500.000 Besuchern jährlich: Die eiserne Brücke, aus Gusseisen um 1780 hergestellt, ist das weithin bekannte Symbol der „Geburtsstätte der Industriellen Revolution“. Neben der neuzeitlichen, heute als „Weltkulturerbe“ deklarierten Völklinger Hütte im Saargebiet ist unter anderen die Luisenhütte (nahe Soest, und östlich von Essen) eine Giesserei mit erhaltener Einrichtung, ein wichtiges Denkmal des Eisenwesens in Deutschland. Die „Bayerische Eisenstrasse“ entstand um das Bergbau- und Industriemuseum Ostbayern in Theuern; dort wurden durch Ausgrabungen neue Funde zur Eisengeschichte vorgestellt.

Nach Süden ist neben Val Camonica, im Gebiet der „Bresciani“ in Norditalien, von wo das indirekte Verfahren im 15./16. Jahrhundert sich ausbreitete, und dem Kanaltal, vor allem die Eisenzone um die erreiche Insel Elba, von Populonia/Piombino bis Follonica, wichtig, wo jüngste Ausgrabungen zum Eisenwesen der Etrusker sichtbar sind; dort ist auf dem Gelände der habsburgerzeitlichen Gießerei (1728) die Geschichte im modern gestalteten „Museo del Ferro“ (MAGMA) dokumentiert; südlichster Punkt in Italien könnte die Eisenhütte im „Tal der Mühlen“ in Amalfi südlich von Neapel sein; in Kampanien gibt es auch sonst mehrere historische Eisenhüttenstandorte. Interesse an dem europäischen Eisenweg gibt es auch in den Pyrenäen mit Katalonien, Andorra und dem Baskenland mit langer Eisentraktion. Die Zusammenarbeit in diesem Rahmen beschränkt sich derzeit noch auf persönliche wissenschaftliche Kontakte.

5.Ausblick:

Themenstrassen zur Montankultur Europas können aus historischen und geologischen Gründen alle Zweige des Montanwesens betreffen. In der Geschichte der Kultur und Wirtschaft Europas hat sich das Hauptgebiet des Montanwesens verschoben: Waren es vor allem in der späten Bronzezeit die Kupfervorkommen, deren Gewinnung und Verarbeitung markante Spuren hinterließen, so sind es um Christi Geburt die Eisenvorkommen, die durch Archäologie und später auch durch Forschung der Schriftdokumente bedeutsam werden. Daneben, mit wechselnder Bedeutung waren es auch die Edelmetallvorkommen, vor allem

jene im Erzbistum Salzburg, die große montanhistorische Bedeutung erlangten. Zu den wichtigen Rohstoffen der letzten hundert Jahre, der Kohle, dem Erdöl und dem Aluminium, gibt es zwar Museen mit historischen Aspekten in mehreren Ländern Europas, ihre kulturelle Hinterlassenschaft ist aber gering.

Die Zonen des historischen Eisenwesens sind wichtig für die gemeinsame Geschichte Europas; Landschaft, Technik und Kultur können in diesen Gebieten besonders wirkungsvoll angeboten werden. Die Wechselwirkung von Wissenschaft und Fremdenverkehr kann für beide Bereiche genutzt werden, wenn auch oft das geistige Erbe des Eisenwesens gegenüber dem sichtbaren vernachlässigt wird.

6. Bemerkungen und Literatur

- (1) Franz Hofer, Die Steirische Eisenstrasse in: Montangeschichte des Erzberggebietes, MHVÖ Leoben 1979, S.24-35
- (2) a.) Gerhard Sperl: Die Steirische Eisenstraße, ein Kurzführer, MHVÖ 1982, Xerokopie, A4; 32 S., dazu 2. verb. Auflage: b.) ders.: Steirische Eisenstraße - ein Führer; 96 Seiten, MHVÖ Leoben 1984;
- (3) Gerhard Sperl, Die "Steirische Eisenstraße" als lebendes Museum zur Montangeschichte; in: Katalog zur Landesausstellung Eisenerz 1984, S.284-289
- (4) Adolf Andel, Wilhelm Dabringer, Die Steirische Eisenstrasse, Steinzeugen der Feuerzeit im eisernen Herzen Österreichs, Hrsg.: Reg. Entwicklungsverband Eisenerz 1983
- (5) Gerhard Sperl, die Kleine Steirische Eisenstrasse (Exkursion der SO-Tagespost 1986)
- (6) Gerhard Sperl, Il sentiero europeo del ferro; in: Dal Basso fuoco all'altoforno; Atti del 1. Simposio Valle Camonica 1988 "La siderurgia nell'antichità", Grafo Edizioni, Brescia 1991, S.17-22 ; s.a.:
- (7) Gerhard Sperl, Gedanken zu einer Europäischen Eisenstraße - die Gestaltung eines europäischen Kulturweges des Eisens unter dem Patronat des Europarates in Straßburg; in: "res montanarum", Zeitschrift des Montanhistorischen Vereins für Österreich, Leoben 2/1991, S.18-23