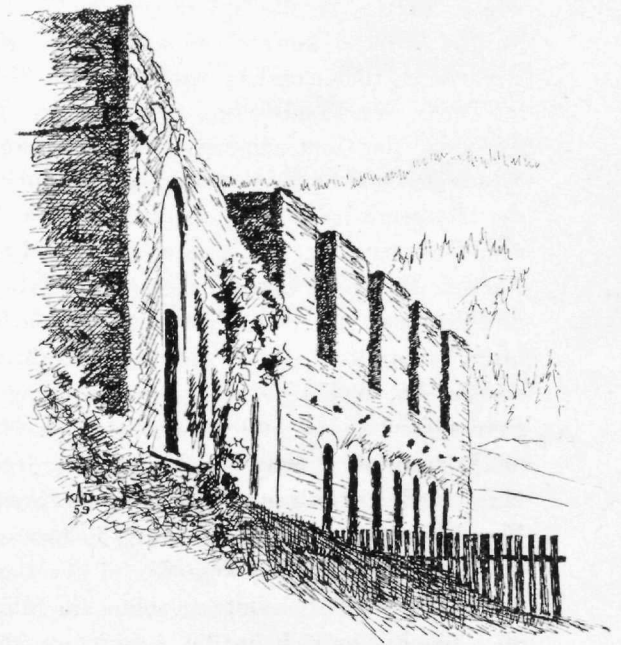


FERDINAND TREMEL

Erzherzog Johann und der Bergbau

Die warme Teilnahme, die Erzherzog Johann dem Lande Steiermark und seinen Bewohnern entgegenbrachte, wies ihn ganz natürlich auf den größten Schatz hin, den das Land aufzuweisen hatte, auf den Erzberg. Dieser war rechtlich in zwei Hälften gegliedert, die Erze der nördlichen Hälfte wurden nach Eisen- erz, die der südlichen nach Vordernberg gebracht. Und mit der letzteren sah es nach dem Ende der Franzosenkriege recht übel aus. Jeder der 14 Vordernberger Gewerken befuhr seine eigenen Gruben, woraus sich viele ernste Nachteile ergaben. Nicht wenige Gruben bildeten schon eine Gefahr für den Eigentümer oder den Nachbarn und waren deshalb vom Berggericht gesperrt worden, vor allem aber verursachte diese Art der Bearbeitung des Berges hohe Mehrkosten, und man konnte es sich leicht ausrechnen, wie lange es noch dauern würde, bis der Abbau auf der Vordernberger Seite eingestellt werden mußte.

Eine solche Einstellung des Bergbaues auf der Vordernberger Seite wäre für das ganze Land ein furchtbarer Schlag gewesen. Nicht nur der Markt Vordernberg wäre verarmt, zahlreiche Hammerherren und Hammerknechte in der gesamten Obersteiermark lebten von der Verarbeitung des hochwertigen Vordernberger Eisens, viele Händler zogen daraus ihre Profite, für Tausende von Bauern waren der Verkauf und



das Verführen von Holz und Holzkohle die einzige Quelle, aus der sie Bargeld zu beziehen vermochten, weitere Tausende von ledigen Bauernsöhnen und Keuschlern zogen aus der Holzarbeit ihren Lohn.

Das alles wußte Erzherzog Johann; er hatte, wie einer seiner engsten Mitarbeiter, Georg Göth, schrieb, „schon zu viele Mühe und rastloses Streben auf die Steiermark verwendet“, als daß er diese Katastrophe hätte zulassen können. Er wollte aber dem Land diesen wertvollen Erwerbszweig nicht nur erhalten, sondern ihn „blühend machen“ und deshalb der Wirtschaft „an der Quelle“ helfen. Dazu reichten, wie er genau wußte, seine Ratschläge nicht aus, zu sehr waren die Gewerken in alten Vorurteilen verhaftet, zu sehr waren sie auf den kleinlichen Vorteil des einzelnen bedacht. Da half nur eines, er mußte sich selbst, wie er sagte, „an die Spitze der Sache stellen“, indem er ein Radwerk kaufte. Nur so konnte er, wie Göth sich ausdrückte, „das Recht erwirken, zu reden und zu raten und die Gelegenheit, zu überzeugen“.

Nach dem Tod seines Onkels, des Herzogs Albert von Sachsen-Teschen, der ihm ein ansehnliches Legat ausgesetzt hatte, führte er seinen Vorsatz aus und erwarb am 1. April 1822 von Anton Prandstetter das Radwerk „II“ in Vordernberg. Im Mai desselben Jahres trat er von Graz aus die Fahrt nach Vordernberg an, um von seinem neuen Betrieb Besitz zu ergreifen. Auf der Fahrt traf er zufällig Anna Ploch und dieses unerwartete Zusammentreffen festigte, wie er in seinem Tagebuch vermerkte, in ihm den Entschluß, das Mädchen zu heiraten. So wurde der Ankauf des Radwerkes auch ein Wendepunkt in seinem Privatleben.

Johann blieb acht Wochen in Vordernberg. Er lernte den Betrieb eines Radwerkes genau kennen und benützte im übrigen die Zeit zu Wanderungen in der Umgebung. So bestieg er auch den Erzberg, wobei er den Plan faßte, auf dem Gipfel des Berges ein Kruzifix aufstellen zu lassen. Diesen Plan setzte er schon im Jahre darauf in die Tat um. Dann aber machte er sich an die Arbeit, um dem Bergbau wieder zum Aufschwung zu verhelfen.

Eine der Ursachen für die Schwierigkeiten, unter denen das Vordernberger Eisenwesen zu leiden hatte, lag im Mangel an Holz und Holzkohle, die als einzige Brennstoffe sowohl für die Radwerke als auch für die Hammerwerke unentbehrlich waren. Die Wälder in der Umgebung des Erzberges waren längst abgeholzt und verschwunden, Holz und Kohle mußten von weither gebracht werden und waren deshalb sehr teuer und zu Zeiten gar nicht zu bekommen. Die Sicherung des Holzbezugs schien dem Erzherzog daher die dringendste Aufgabe zu sein.

und tatsächlich brachte er die übrigen Radmeister, die in einer losen Vereinigung zusammengefaßt waren, der sogenannten „Kommunität“, schon im Jahre 1823 dazu, die Religionsfondsherrschaft Seckau bei Knittelfeld, zu der große Waldungen im Gebiet der Seckauer Alpen gehörten, zu erwerben, und vier Jahre später kaufte die Radmeisterkommunität noch die Staatsherrschaft Göß bei Leoben dazu, die ebenfalls große Waldungen umfaßte und obendrein den Vorteil hatte, verkehrsmäßig günstig zu liegen. Damit war der Kohlenbedarf weitgehend sichergestellt und den Radmeistern die Möglichkeit gegeben, unberechtigte Preisforderungen der Bauern und Waldbesitzer abzuweisen.

Über der Versorgung der Schmelzwerke mit Brennstoff vergaß der Erzherzog die Obsorge über den Berg nicht. In richtiger Erkenntnis der Tatsache, daß jeder Reform die wissenschaftliche Erforschung des Berges vorangehen müsse, berief er den angesehenen und als Fachmann geschätzten Professor am Polytechnischen Institut in Wien, Franz Riepl (1790—1857), nach Vordernberg. Prof. Riepl nahm seine Aufgabe sehr ernst und legte nach Abschluß seiner Untersuchungen ein ausführliches Gutachten vor, in dem er die herrschenden Mängel aufzählte und Verbesserungsvorschläge erstattete.

Als wesentlichsten Mangel der bestehenden Abbauweise hob er die Vielzahl der Gruben hervor. Da der Stein sehr brüchig war, mußten die Gruben sehr sorgfältig und umständlich verzimmert und gestützt werden. Daraus ergab sich ein bedeutender Erzverlust, denn hinter der Verzimmerung konnte nicht gearbeitet werden, außerdem stellten die vielen Gruben eine ungeheure Holzverschwendung dar, und trotzdem schwebten die Knappen infolge der Eigenart des Erzes und der gegenseitigen Untergrabung der einzelnen Zechen in ständig wachsender Lebensgefahr. Neben der Vielzahl der Stollen gab es auch eine entsprechend große Zahl von Taggebäuden und Wegen und als Folge davon eine mühsame und umständliche Bearbeitung und überflüssige Kosten.

Den Mängeln stellte Riepl verschiedene Verbesserungsvorschläge entgegen, unter denen er einen als besonders vorteilhaft herausstellte; er lautete: die Vordernberger Gewerken sollten sich zu einem gemeinschaftlich zu betreibenden Tag- und Grubenbau zusammenschließen. Durch den Zusammenschluß würde die Vielfalt der Stollen, Taggebäude, Wege und Straßen überflüssig, die Arbeit würde vereinfacht und leicht zu überwachen, der Tagbau käme um vieles billiger als der Grubenbau und statt der vielen schlechten Wege könnten einige wenige feste Straßen erbaut werden.

Dieses Gutachten legte der Erzherzog den übrigen Radmeistern vor.

Es fiel ihm nicht leicht, sie zur Aufgabe ihrer Selbständigkeit zu bringen, doch es gelang. Länger dauerte es und schwieriger war es, die Hemmnisse zu beseitigen, die die Behörden aufrichteten. Um die Bedenken der Bürokratie zu entkräften, holte er den Rat des Oberbergamtsdirektors von Klagenfurt, Stadler, ein. Dieser kam nach einem Besuch in Vordernberg und auf dem Erzberg zu ähnlichen Folgerungen wie Riepl, hob aber hervor, daß ein Etagenbau ohne Stollen die zweckmäßigste Art des Abbaues sei. Nun endlich willigten die Behörden ein, und am 29. Juni 1829 wurde der Vertrag unterzeichnet, der die „Radmeisterkommunität“, welcher alle Vordernberger Radmeister bis auf einen angehörten, zu gemeinsamem Abbau des Erzberges verpflichtete. Die gesetzliche Grundlage dafür gab die kaiserliche Entschließung vom 1. April 1831, genau neun Jahre nach dem Ankauf des Radwerkes „II“ durch den Erzherzog.

Inzwischen bereitete der Erzherzog eine wohlfeilere und schnellere Abbeförderung der Erze vor. Auch darin ging er streng systematisch vor. Er ließ durch Ingenieur-Offiziere des Geniekorps, das ihm unterstand, die notwendigen Vermessungen durchführen und berief dann den Oberhutmann Johann Dulnigg aus Bleiberg in Kärnten als Bergverwalter nach Vordernberg. Dulnigg führte den Tagbau ein und legte eine Schienenbahn an, auf welcher die Erze zum Prebichl (1835) und seit 1847 sogar nach Vordernberg abtransportiert wurden. Diese Bahn war eine hervorragende technische Leistung, denn sie überwand auf 3 km Länge einen Höhenunterschied von 400 m. Der Tagbau aber ermöglichte nicht nur einen rationelleren und sparsameren Abbau, sondern gab dem Erzberg das Aussehen, das er heute noch besitzt.

Diese Neuerungen konnten nicht ohne Auswirkung auf die Arbeiterschaft bleiben. Die vielen Einsparungen an Kraft und Zeit machten eine Verminderung der Zahl der Beschäftigten notwendig, aber der Erzherzog sah streng darauf, daß der Abbau nicht plötzlich, sondern nach und nach durch Nichtersetzung ausgetretener oder verstorbener Knappen durchgeführt wurde. Auch wurden die Löhne neu geregelt, wobei sich für alle Kategorien von Arbeitern eine leichte Verbesserung ergab. Somit waren die Reformen, die der Erzherzog veranlaßte, auch vom sozialen Gesichtspunkt aus gesehen, durchaus tragbar. Schließlich wurde (1838) eine sogenannte „Bruderlade“ gegründet, die die Fürsorge für erkrankte oder verunglückte Arbeiter und ihre Familien übernahm. Ihre Verwaltung lag in einem paritätischen Ausschuß von Arbeitnehmern und Arbeitgebern. Weiters wurde ein eigener Bergarzt angestellt, und es wurden Pensionen für arbeitsunfähig gewordene Werksarbeiter und

für Witwen und Waisen festgesetzt. Auch dafür wurden die Kosten aus Beiträgen der Unternehmer und der Arbeiter aufgebracht.

Neben der Fürsorge für die Arbeiter stand die Sorge um den Nachwuchs. Schon vor der Reise nach England hatte der Erzherzog daran gedacht, am Joanneum eine Lehrkanzel für Eisenhüttenkunde einzurichten. Der Plan scheiterte daran, daß es nicht möglich war, einen geeigneten Vertreter dieses Faches zu finden. Der Erzherzog war es dann, der die Aufmerksamkeit der steirischen Stände auf den Verweser der Eisenwerke in Katsch bei Murau, Peter Tunner (1809 bis 1897), lenkte, der reiche Fachkenntnisse mit jugendlichem Arbeitseifer vereinte. Tunner folgte der Berufung, unternahm aber zunächst auf Kosten des Landes Steiermark eine mehrjährige Studienreise nach West- und Nordeuropa. Nach seiner Rückkehr

im Herbst 1840 wurde die neue Schule als „Ständische Montanlehranstalt“ in Vordernberg eröffnet. 1849 wurde sie nach Leoben verlegt.

Alljährlich weilte der Erzherzog längere Zeit in Vordernberg. Der Erfolg, den ihm das Radwerk „II“ gebracht hatte, veranlaßte ihn, im Jahre 1837 ein weiteres Radwerk, das Radwerk „V“, zu erwerben. Erst in späteren Jahren, als er sah, daß sein Werk blühte und gedieh, und als andere höhere Aufgaben an ihn herantraten, zog er sich von Vordernberg mehr und mehr zurück.

