

Herausgegeben von der Historischen Landeskommission für Steiermark

MITTEILUNGSBLATT DER KORRESPONDENTEN DER HISTORISCHEN LANDESKOMMISSION FÜR STEIERMARK



Herausgeber:
Robert F. Hausmann

Heft 8
GRAZ 2002

Inhaltsverzeichnis

<i>Gottfried Allmer</i> , Die Hötzel-Orgel der Stadtpfarrkirche Judenburg	5
<i>Herbert Blatnik</i> , Die nationalsozialistische Propaganda in der Steiermark von 1933 bis 1938 ..	15
<i>Renate Brodschild</i> , Neugestaltung des Murauer Stadtmuseums	30
<i>Renate Brodschild</i> , Die Cäciliakirche bei Bodendorf – ein gotisches Juwel	33
<i>Gert Christian</i> , Leibnitzer Marktgerichtssäulen und Wegkreuze. Eine Bestandsaufnahme in Wagna, Kaindorf und Leibnitz von 1996 bis 2002.....	36
<i>Josef Donner</i> , 20 Jahre Museum Wildalpen. Ein Kleinod im steirischen Salztal	49
<i>Ludwig Freidinger</i> , Zum Botenwesen in Graz im 17. und 18. Jahrhundert. Ein Vorbericht	52
<i>Helmut Frizberg</i> , Wildon – Von der Steinzeit zur Neuzeit	56
<i>Rudolf Grasmug</i> , Historische Grenzsteine im Tabor von Feldbach	62
<i>Robert F. Hausmann</i> , Franz Pichler – ein steirischer Elektropionier	67
<i>Johann Huber</i> , Grafendorf – Villa rustica II	71
<i>Ferdinand Hutz</i> , 800 Jahre Marktkirche Vorau. Ein Forschungsbericht	84
<i>Franz Jäger</i> , Das <i>Hauß-Biechel</i> des Andrä Pierer, vulgo Hainzler, in St. Ilgen (1837–1843, 1860–1863)	88
<i>Susanne Klemm</i> , Zum Straßenbau im 18. Jahrhundert rund um den Steirischen Erzberg. Archäologische Untersuchungen entlang der Eisen- und der Erlauftal-Bundesstraße. Ein Arbeitsbericht.....	106
<i>Susanne Klemm</i> , Prähistorische Kupfergewinnung in den Eisenerzer Alpen. Ein Kurzbericht	114
<i>Hans Jörg Köstler</i> , Schmiedewerkstätten – ein auch in der Region Aichfeld-Murboden fast vergessener Bereich der Technikgeschichte	120
<i>Hans Jörg Köstler</i> , 60 Jahre Eisenerzlieferungen vom Steirischen Erzberg nach Linz	129
<i>Susanne Kropač</i> , Das Stadtarchiv Weiz	136
<i>Hermann Kurahs</i> , Feindbilder in Radkersburger Vereinen. Ein Beitrag zur Erforschung des Antisemitismus in Radkersburg	141
<i>Titus Lantos</i> , Der archäologische Ansatz zum ersten urgeschichtlichen Freilichtmuseum der Steiermark am Kulm bei Weiz	151
<i>Ernst Lasnik</i> , Schleifsteine und Architekturteile vom Hemmerberg im oberen Kainachtal	155
<i>Franz Mandl</i> , Almen im Kartenbild. Am Beispiel des Dachsteingebirges	163
<i>Andrea Menguser</i> , Die Blasmusik als Traditions- und Kulturträger. Die Marktstippkapelle Kumberg	171
<i>Norbert Müller</i> , Zum Leben und tragischen Ende am Galgen des Hammer- und Nagelschmiedemeisters Jakob Jöbstl, eines Aussteigers des 18. Jahrhunderts	177
<i>Hannes Nothnagl</i> , Die „Nordischen Spiele“ von Mürzzuschlag im Schatten der Skandinavischen „Nordiska Spelen“ – Vorläufer der Olympischen Winterspiele?	183

<i>Gernot P. Obersteiner</i> , Eine Zunfttruhe erzählt. Zur Geschichte des Ledererhandwerks im Markt Wildon	189
<i>Hubert Preßlinger</i> , Montanarchäologische Forschungen zur Urgeschichte im Paltental	195
<i>Heinrich G. Scherngell</i> , Eine Hofübergabe in Weißkirchen	199
<i>Christa Schillinger-Prassl</i> und <i>Franz Josef Schober</i> , Die Hötzl-Müller im südoststeirisch-slowenischen Grenzgebiet	202
<i>Franz Josef Schober</i> , Dr. Julius Matthèy-Guenet	214
<i>Karl Schöberl</i> , Sucell – Susil – Sausal	219
<i>Gottfried Schweizer</i> , Die erste steirische Urkunde auf Papier	221
<i>Peter Stauder</i> , Die gedeckte Murbrücke in Ehrenhausen. Ihr Entstehen und Vergehen	228
<i>Werner Tscherne</i> , Der Kaiser besucht den Bezirk Deutschlandsberg	246
<i>Erich Vaculik</i> , Die Pest in Übelbach 1714	250
<i>Oskar Veselsky</i> , Der Kreuzweg und das Hl. Grab. Ein neuer Aufstellungsmodus in der Leobener Stadtpfarrkirche	262
<i>Horst Weinek</i> , Montangeschichte. Ein Spannungsfeld zwischen Montanisten und Historikern (Naturwissenschaftlern und Geisteswissenschaftlern)	267
<i>Gert Christian</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Leibnitz	272
<i>Gerald Fuchs</i> , Archäologie. Tätigkeitsbericht 1999–2001	274
<i>Adolf Grabner</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Großreifling	281
<i>Volker Hänsel</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Trautenfels	284
<i>Fritz Huber</i> , Bericht aus dem Tätigkeitsbereich Hartberg	287
<i>Hans Jörg Köstler</i> , Veröffentlichungen zu montangeschichtlichen Themen der Steiermark	290
<i>Karl A. Kubinzky</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Graz	291
<i>Ernst Lasnik</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Köflach-Voitsberg	293
<i>Wernfried Neuper</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Oberzeiring	297
<i>Hans Michael Roithner</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Bad Aussee	298
<i>Christa Schillinger-Prassl</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Straden (Bez. Radkersburg)	300
<i>Franz Josef Schober</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Ratschendorf (Bez. Radkersburg)	301
<i>Walter Stipberger</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Haus im Ennstal	302
<i>Johann Tomaschek</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Admont 1999–2002	305
<i>Werner Tscherne</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bezirk Deutschlandsberg	311
<i>Wolfgang Wieland</i> , Die älteste Murauer Kirchenglocke erzählt über ihr Schicksal	312
<i>Wolfgang Wieland</i> , Kirchenreiches Murau	314
<i>Wolfgang Wieland</i> , Bemerkenswerter Bodenfund in Murau aus der frühen Bronzezeit	318
<i>Johannes Zeilinger</i> , Bericht über die Tätigkeit im Bereich Krieglach	319
Die KorrespondentInnen der Historischen Landeskommission	321

Zum Straßenbau im 18. Jahrhundert rund um den Steirischen Erzberg

Archäologische Untersuchungen entlang der Eisen- und der Erlauftal-Bundesstraße.
Ein Arbeitsbericht

von Susanne Klemm

Im 18. Jahrhundert erfolgte unter Karl VI. der erste planmäßige große Ausbau des österreichischen Straßennetzes. Man nennt Karl VI. nicht umsonst den Begründer des modernen Straßenbaus in Österreich. Unter ihm begann der Ausbau der Handels- oder Commercialstraßen. Die Nord-Süd-Verbindung zwischen Wien und Triest über den Semmering bildete den Beginn des neuzeitlichen Straßenwesens. Diese wichtige Fernstraße war um 1730 fertiggestellt worden. Der Fernhandel mit den Häfen der Adria, im besonderen mit Triest, sollte gefördert werden. Einen zweiten starken Impuls erhielt das Straßenwesen durch die Reformen Maria Theresias und Josephs II. Der Fernhandel spielte eine immer größere Rolle und ein gut ausgebautes Straßennetz war unabdingbare Voraussetzung dafür.

So war auch der Ausbau der Verkehrswege zum steirischen Erzberg eng verbunden mit der Entwicklung des Eisenhandels. Othmar Pickl beschäftigte sich in mehreren Aufsätzen mit dem Thema Verkehr und Handel und dem Eisenhandel in Österreich im Besonderen.¹ Es sei ihm daher dieser Aufsatz gewidmet.

Die Interessen der Vertreter des Handels spielten nachweislich beim Ausbau der Vorläufer der heutigen Eisen-Bundesstraße B115 und der Erlauftal-Bundesstraße B25 im 18. Jahrhundert eine große Rolle. Im folgenden Beitrag sollen nun die Ergebnisse archäologischer Untersuchungen in den Jahren 1997 bis 2001 zum Ausbau dieser für den Eisenhandel rund um den steirischen Erzberg so bedeutenden Straßen kurz beschrieben werden (Abb. 1).²

Die Notwendigkeiten des Fernhandels lieferten für den Ausbau der „Eisenstraße“ über den Präbichl 1750 die Argumente: Eine *Neue Commercial Straßen* über den Präbichl zwischen Eisenerz und Trofaiach würde eine äußerst wichtige Fernverbindung zwischen Budweis und Triest darstellen und somit Linz und den Donaauraum auf kürzestem Wege mit Graz beziehungsweise über Judenburg und Kärnten auch mit Laibach und Triest verbinden. Seit fünf Jahrhunderten ist die

1 O. Pickl, Verkehr und Handel, in: G. Walter-Klingenstein (Hrsg.), Erzherzog Johann von Österreich, Bd. 2, Beiträge zur Geschichte seiner Zeit, Graz 1982, S. 343-353. – Ders., Der Eisenhandel und seine Wege, in: P. W. Roth (Hrsg.), Erz und Eisen in der Grünen Mark. Beiträge zum Steirischen Eisenwesen, Graz 1984, S. 345-365. – Ders., Handel und Verkehr in der Steiermark im Mittelalter und am Beginn der Neuzeit, in: G. Schöpfer (Hrsg.), Menschen – Münzen – Märkte, Fohnsdorf 1989, S. 63-72.

2 Die detaillierten Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen des Vorläufers der Eisen-Bundesstraße B115 – der „Commercialstraße“ – und des Erzweges in Vordernberg, Eisenerz und Hieflau sowie der historische Hintergrund und eine Diskussion der Bauweise der Altstraßen wurden bereits, mit Ausnahme der genauen Befunddokumentation der Baubeobachtungen 1999, in anderen Beiträgen dargestellt. Es soll in diesem Beitrag daher nur ein kurzer Überblick geboten werden. Die Ergebnisse der Ausgrabungen und Baubeobachtungen in den Gemeinden Gams bei Hieflau und Palfau entlang der Erlauftalstraße B25 – der „Dreimärktestraße“ – sind nur in Vor- und Fundberichten publiziert, es liegen jedoch detaillierte unpublizierte Berichte vor (siehe Literaturverzeichnis am Ende dieses Beitrages).

„Eisenstraße“ und spätere „Eisen-Bundesstraße“ B115 für das Wirtschaftsleben der Steiermark und Oberösterreichs von größter Bedeutung. Der Ausbau zwischen Eisenerz und Trofaiach wurde 1750 von Maria Theresia in Auftrag gegeben, nachdem man sich über die Trassenführung über Steyr geeinigt hatte.³

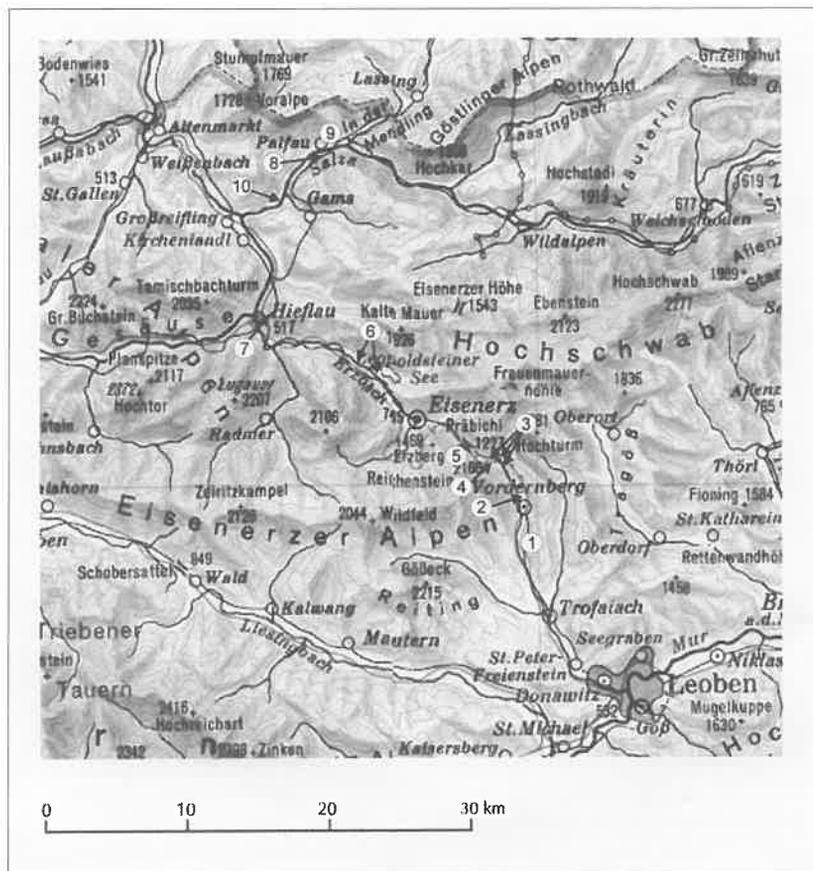


Abb. 1: Übersichtskarte der Altstraßenfunde in den Gemeinden Vordernberg, Eisenerz, Hiefrau, Bezirk Leoben und Palfau, Bezirk Liezen (Stand Oktober 2001).

- 1 – 7 Altstraßen über den Präbichl; alte und neue Eisen-Bundesstraße B115; 1 Friedauwerk – Südbahnhof Vordernberg 1926, 1929, 1950; 2 Laurentistraße/Vordernberg Schnitt 1/1997;
- 3 Almhäuser/Vordernberg 1997, Polster/Vordernberg Schnitt 2, 3/1998, Schnitt 4/1999;
- 4 Weidau/Vordernberg 1929, 1979; 5 Präbichl/Vordernberg 1929, 1950, 1999; 6 Münichtal/Eisenerz 1999;
- 7 Eckstallkurve/Hiefrau 1987–1989; 8 – 9 Altstraße Palfau/Erlaufal-Bundesstraße B25;
- 10 Gams bei Hiefrau/am Fuß der Radstatthöhe 2001

(Kartengrundlage: Österreichischer Atlas für Höhere Schulen, 101. Auflage, Wien 1975, S. 29)

In den Jahren 1997 bis 1999 erfolgten in der Gemeinde Vordernberg archäologische Untersuchungen der neuen Commercialstraße, die in den Jahren 1751 bis 1754 zwischen Eisenerz und Trofaiach neu ausgebaut wurde. In drei Schnitten (Schnitt 2 und 3/1998, Schnitt 4/1999) wurde die beinahe 7 m breite Commercialstraße im Ortsteil Almhäuser sowie am Fuß des Polsters in der

3 Die erste mit Fuhrwerken befahrbare Straße über den Präbichl wurde nachweislich im 16. Jahrhundert gebaut. Der jüngste Ausbau dieses Abschnittes über den Präbichl erfolgte in den 70- und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts.

Gemeinde Vordernberg freigelegt und dokumentiert (Abb. 2, 3).⁴ Bereits 1926 und 1929 war bei Bauarbeiten im südlichen Ortsteil von Vordernberg bei Friedauwerk erstmals diese Altstraße angefahren und damals irrtümlich als römisch eingestuft worden.⁵ Auch auf der Passhöhe des Präbichls selbst wurde 1950 und 1999 der alte Straßenzug beobachtet. G. Sperl konnte 1990 die zeitliche Zuordnung richtig stellen.⁶



Abb. 2: Die neue Commercialstraße mit Erzweg und seitlichem Fundament am talseitigen Straßenrand. Polster/Vordernberg Schnitt 3/1998 (Archäologie & Communication, Dr. Susanne Klemm)



Abb. 3: Die neue Commercialstraße mit Randbefestigung und Stützmauer im Vordergrund. Ortsteil Almhäuser/Vordernberg Schnitt 4/1999 (Archäologie & Communication, Dr. Susanne Klemm)

Der Abschnitt vom Präbichl bis zum Beginn der Laurentistraße nördlich der Laurentikirche in Vordernberg weist eine Besonderheit im Straßenbau auf: Direkt an die Fahrbahn der Commercialstraße baute man die Fahrbahn des sogenannten Erzweges oder *Arzt=Fuhr=Weeges* an (Abb. 4). Dieser Erzweg war dem Erztransport vom steirischen Erzberg zu den Radwerken in Vordernberg vorbehalten. Nördlich der Laurentikirche in Vordernberg konnte ein Teilstück des Erzweges untersucht werden. Ein besonderes Glück für die archäologischen Forschungen war, dass zur Identifikation des archäologischen Befundes nicht nur diverse Akten, sondern auch eine zeitgenössische Reisebeschreibung von Kajetan Franz von Leitner und eine Karte von der Vermessung der *neuen*

4 Die archäologischen Untersuchungen erfolgten im Auftrag des Bundesdenkmalamtes in Zusammenarbeit mit der Marktgemeinde Vordernberg im Zuge von Kanalbauarbeiten und während der Bauarbeiten für den neuen Sessellift und die neue Schipiste am Polster.

5 W. Schmid, Norisches Eisen. Beiträge zur Geschichte des österreichischen Eisenwesens, Abt. I, Heft 2, Wien/Düsseldorf 1932, S. 201ff.

6 G. Sperl, Römisches Eisenwesen um den Erzberg, in: Obersteirische Zeitung 77, Leoben 1990, S. 10.

Commercial Straßen von Joseph Mrakh nach Fertigstellung der Ausbaustrecke aus dem Jahr 1755 zur Verfügung standen (Abb. 5).⁷ Die archäologischen Funde selbst beschränkten sich auf zahlreiche Hufnägel und andere Eisenteile, die zwischen den Pflastersteinen verborgen waren.



Abb. 4: Der Erzweg. Laurentistraße/Vordernberg Schnitt 1/1997.
Blick von Norden
(Archäologie & Communication, Dr. Susanne Klemm)



Abb. 5: Fuhrwerke auf der „Neuen Comercial Straßen“ und dem „Arzt=Fuhr=Weeg“
am Abhang des Polsters/Präbichl, erbaut zwischen 1752–1754.
Ausschnitt der Karte von Joseph Mrakh „Plan, Profil und Prospect Mappa der Neuen Comercial Straßen
von Eisenaarzt bis Trofey“, 1755 (Archiv VOEST Alpine-Erzberg GmbH/Stadtmuseum Eisenerz)
(Archäologie & Communication, Alice Schumacher)

⁷ Vgl. Quellen- und Literaturverzeichnis am Ende des Beitrages. – J. F. von Leitner, Vaterländische Reise von Grätz über Eisenerz nach Steyer, Graz 1798, hrsg. v. H. Fussy, Wien 1983. – J. Mrakh, Plan, Profil und Prospect Mappa der Neuen Comercial Straßen von Eisenaarzt bis Trofey, 1755 (Archiv VOEST Alpine Erzberg GmbH/Stadtmuseum Eisenerz).

Die *Neue Commercial Straßen* wie der *Arzt=Fuhr=Weeg* waren mit zum Teil sehr großen Steinblöcken gepflastert. Diese waren keilförmig zugeschlagen, dicht aneinander gesetzt und miteinander verkeilt. Die Gesamtbreite des Erzweges in der heutigen Laurentistraße (Schnitt 1/1997) betrug 2,10 bis 2,20 m, die Fahrbahn war einspurig, so dass jeweils nur ein Fahrzeug diese benutzen konnte. Den Fuhrwerken waren zwei Pferde hintereinander vorgespannt, wie die Darstellung auf der Karte von Mrahk aus 1755 deutlich zeigt. Durch das Gewicht der erzführenden Wagen entstanden tiefe Spurrillen oder „Geleise“ in den Pflastersteinen. Diese Steine wurden auch mehrfach wieder verwendet, wie Spurrillen an den anderen Seitenflächen der Steinblöcke erkennen ließen.⁸

Im Bereich des Polsters wurden in drei weiteren Schnitten (Schnitte 2 und 3/1998 und Schnitt 4/1999) die gemeinsame Trasse der Commercialstraße mit dem Erzweg freigelegt. Bauarbeiten in jüngster Zeit hatten das Straßenpflaster bereits an verschiedenen Stellen zerstört, doch ergaben die Einzelbefunde ein klares Gesamtbild. Entlang des Polsters wurde eine mehr als 11 m breite Trasse angelegt. Die Commercialstraße hatte eine zweispurige, leicht gewölbte Fahrbahn und war zumindest 6,90 m breit. Die 2,10 m breite Fahrbahn des Erzweges setzte sich durch eine 17 cm hohe Stufe ab. Die Randbefestigung beider Straßenkörper bestand aus senkrecht gestellten Steinplatten oder Steinblöcken. Bei Schnitt 2/1998 schloss die Fahrbahn seitlich noch mit einer Reihe quergelegter, flacher Steinblöcke ab. An der Talseite, an die Fahrbahn des Erzweges anschließend, stützte eine mindestens 2,30 m breite und etwa 0,30 m hohe Aufschüttung von kleinen Steinen den Straßenkörper ab (Schnitt 3/1998). Bergseitig wurde nur bei Schnitt 4/1999 eine ähnliche, allerdings keineswegs so mächtige Abstützung durch kleine Steine beobachtet; dort befand sich auch ein Seitengraben zur Entwässerung des Hang- und des Oberflächenwassers. Möglicherweise wurde die talseitige Aufschüttung auch als Fußweg oder sogenannter „Sommerweg“ benutzt.

Die Pflastersteine waren meist durch die hohe Belastung in mehrere Teile gesprungen, ihre Oberfläche war durch die Verwendung sehr glatt und leicht gewölbt. Es dürfte durchwegs sehr hartes Gestein – ein in der Region anstehender Porphyroid – verwendet worden sein. Auch in der Fahrbahn der Commercialstraße waren tiefe Spurrillen erkennbar.

Die Fortsetzung der mit Steinen gepflasterten Commercialstraße Richtung Steyr (heute B115, Eisen-Bundesstraße) ist gleichfalls an einigen Stellen dokumentiert, so im Ortsteil Münichtal der Gemeinde Eisenerz (Sommer 1999) und im Gemeindegebiet von Hieflau in der Eckstallkurve (1987–1989), wo die Fahrbahn zum Teil aus dem anstehenden Fels herausgemeißelt wurde. Für beide Befunde gilt, dass sie Teile der neuzeitlichen Altstraße darstellen, sie können aber nicht genauer datiert werden.

Von der *Eisenstraße* zweigte nördlich von Hieflau bei Lainbach die sogenannte *Dreimärkte-Eisenstraße* oder *Dreimärktestraße*, benannt nach den Märkten Scheibbs, Purgstall und Gresten im heutigen Niederösterreich, nach Norden und dann Nordosten ab. Ihrer Trasse folgt heute die Erlaufthal-Bundesstraße B25. Sie führt über Gams bei Hieflau und Palfau durch die Mendling nach Niederösterreich. Der erste Bau einer für Fuhrwerke benutzbaren Straße – damals der *Neue Weg* genannt –, welche als Verlängerung der Dreimärkte-Straße in Niederösterreich dienen sollte, wurde

⁸ Im September 1998 konnte ein Teilstück des Erzweges (Schnitt 1/1997), das 1997 während Kanalbauarbeiten dokumentiert wurde, nahe der Laurentiröst wieder eingesetzt werden. Das Bodendenkmal ist somit, wenn auch an anderer Stelle, nach dem Originalbefund rekonstruiert und jederzeit zu besichtigen.

1544 von Ferdinand I. in Auftrag gegeben. Der nächste Ausbau folgte aufgrund dringender Reparaturarbeiten in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Archäologische Untersuchungen wurden 1999 notwendig, als im Zuge des Ausbaus der Erlaufthal-Bundesstraße B25 beiderseits der Wagnerbrücke über die Salza in Palfau, eine mit Steinen gepflasterte Altstraße angefahren wurde. Weitere Untersuchungen folgten in den Jahren 2000 und 2001 in Palfau und Gams bei Hieflau.⁹ Die Altstraße war im Bereich von Schnitt 3/1999 vollständig erhalten. Die 4 bis 4,50 m breite Altstraße mit einer seitlichen Neigung von bis zu 5 % konnte in einer Länge von ca. 6 m dokumentiert werden (Abb. 6). Auch hier war die Fahrbahn mit Steinen gepflastert, das verwendete Material war durchwegs lokal anstehendes Gestein und die Steine deutlich kleiner als jene der Commercialstraße. In den technischen Details unterschieden sich die beiden Altstraßen jedoch nicht. Auch die Dreimärktestraße war seitlich mit senkrecht gesetzten Steinblöcken abgegrenzt. Durch diese Randsteinsetzung war der Straßenkörper gleichzeitig gestützt. Spurrillen wurden auch hier in den Steinen beobachtet. Die beiden Fahrbahnen waren aber deutlich schmaler als jene der Commercialstraße am Präbichl.

Beide Altstraßen folgten in ihrer Linienführung den landschaftlichen Gegebenheiten. Zum Teil waren jedoch massive Eingriffe in das Gelände erforderlich, um eine ausreichende Straßenbreite zu erzielen, dies betrifft insbesondere den Abschnitt der neuen Commercialstraße entlang des Polsters, den ich als älteste Kunststraße in der Region bewerten möchte. Die Bauweise dieser Altstraßen besteht insofern, als kein Unterbau für die Aufbringung des Straßenpflasters aufgebracht wurde, sieht man von Schnitt 4/1999 (neue Commercialstraße) ab, wo der Befund nicht eindeutig ist. Es wurde lediglich der Humus und die oberste Humusschicht sowie ev. Teile der obersten Lehmschicht abgetragen und ein einfaches Bett für die Pflastersteine hergerichtet. Die Zwischenräume zwischen den Steinen wurden mit sandigem Lehm und kleinen Steinen ausgefüllt. Die über



Abb. 6: Dreimärkte-Eisenstraße. Palfau nordöstlich der Wagnerbrücke. Schnitt 3/1999 (Archäologie & Communication, Dr. Susanne Klemm)

9 Die Untersuchungen 1999 und 2000 in Palfau (Schnitte 1–3) erfolgten im Auftrag des Bundesdenkmalamtes und in Zusammenarbeit mit dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung Fachabteilung 2a und mit der Marktgemeinde Palfau. In den Jahren 2000–2001 war es möglich in Zusammenarbeit mit der STEWEAG Wasserkraft und Elektrizitäts-AG während der Bauarbeiten in Palfau und Gams bei Hieflau weitere Befunde zu dokumentieren.



*Abb. 7: Dreimärkte-Eisenstraße.
Gams bei Hieflau, am Fuß der Radstatthöhe.
August 2001. Blick von Südwesten
(Archäologie & Communication, Dr. Susanne Klemm)*

dem Straßenpflaster aus dem 18. Jahrhundert aufgeschütteten Schotterschichten waren bis über 1 m mächtig und präsentierten über 200 Jahre Straßenbaugeschichte.

Der Befund von Palfau und die erste Datierung anhand einer Münze aus der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde im Jahr 2000 durch einen weiteren Befund in Gams bei Hieflau verifiziert. Am Fuß der Radstatthöhe, einer Erhebung zwischen Gams bei Hieflau und Mooslandl, kam bei Kabelverlegungsarbeiten ein Teilstück der Altstraße mit vergleichbarer Steinpflasterung zum Vorschein (Abb. 7). Gemäß einer historischen Quelle hatte man 1769 begonnen, die Strecke von Gaming über den „Rastattberg“ bis zur Lainbacher-Brücke über die Enns mit Steinen auszubauen.¹⁰

Das 1999 freigelegte Teilstück in Palfau konnte im Zuge der Bauarbeiten 2000 auf ca. 18 m verlängert werden, da die Absicht bestand, es der Öffentlichkeit zur jederzeitigen Besichtigung zugänglich zu machen. Eine Gruppe von Palfauern bemüht sich seit 1999 darum, dass ein Stadel aus dem 18. Jahrhundert sowie eine Rechenanlage und ein Kohlplatz an der Salza, alle in nächster Nähe des historischen Straßenstückes gelegen, als Denkmäler der Geschichte Palfaus und der Geschichte des Transportwesens in der Region konserviert und der Öffentlichkeit übergeben werden können.

Würde diese Projekt realisiert werden, wären zwei bedeutende Denkmäler des österreichischen Straßenbaus und des Transportwesens – der Erzweg in Vordernberg und die Dreimärkte-Straße in Palfau – der Öffentlichkeit zugänglich.¹¹

¹⁰ R. Kristen, Die Dreimärkte-Eisenstraße, Diss. Wien 1937, S. 35.

¹¹ Die archäologischen Untersuchungsergebnisse von Palfau 1999–2001 sollen nach einem hoffentlich positiven Abschluss des geplanten Projektes im Gesamten publiziert werden (vgl. Literaturverzeichnis).

Quellen und Literatur:

Zahlreiche Quellenangaben und ausführliches Literaturverzeichnis in: S. Klemm, Altstraßenforschung in der Steiermark. Neueste archäologische Untersuchungen von Altstraßen in den Bezirken Leoben und Liezen in den Jahren 1997–1999, VOTIS XX SOLUTIS, Jubiläumsschrift der Archäologischen Gesellschaft Steiermark, Nachrichtenblatt der Archäologischen Gesellschaft Steiermark 1–2 (1999), S. 145-176. – Dies., Neue Commercialstraße und Arzt=fuhr=weeg. Untersuchungen von Altstraßen in der Gemeinde Vordernberg, VB Leoben, Steiermark, FÖ 39 (2000), S. 145-170.

Weitere Literatur zu den beschriebenen Fundstellen: S. Klemm, KG Vordernberg, VB Leoben, in: Die Abteilung für Bodendenkmale des Bundesdenkmalamtes. Jahresbericht 1997, FÖ 36 (1997), S. 43. – Dies., KG Vordernberg, OG Vordernberg, VB Leoben (Neuzeit), in: FÖ 37 (1998), S. 901f. – Dies., Altstraßenforschung in der Obersteiermark. Neueste archäologische Untersuchungen von Altstraßen in den Bezirken Leoben und Liezen, in: Da schau her, Hft. 4, Trautenfels 1999, S. 26-29. – Dies., KG Vordernberg, OG Vordernberg, VB Leoben (Neuzeit), in: FÖ 38 (1999), S. 947. – Dies., KG Palfau, OG Palfau, VB Liezen. (Neuzeit), in: Ebenda, S. 945-947. – Dies., KG Palfau, OG Palfau, VB Liezen (Neuzeit), in: FÖ 39 (2000), S. 754f. – Dies., KG Palfau, OG Palfau, VB Liezen (Neuzeit), in: Ebenda, S. 755. – Dies., KG Gams, OG Gams bei Hieflau, VB Liezen (Neuzeit), in: FÖ 40 (2001), S. 744f. – Dies., KG Palfau, OG Palfau, VB Liezen (Neuzeit), in: Ebenda, S. 747. – Dies., Archäologische Untersuchungen Altstraße Palfau / B25 Erlaufthalstraße. Baubeobachtung und Rettungsgrabung Fortsetzung Mai/Juni 1999. Bundesstraßenausbau B25 Erlaufthalstraße Abschnitt Palfau km 74.4 + 00,000 bis km 75.5 + 27,129. Im Auftrag des Bundesdenkmalamtes und des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung. Unpublizierter Bericht Eisenerz, Dezember 1999. – Dies., Archäologische Untersuchungen Altstraße Palfau/B25 Erlaufthalstraße. Baubeobachtung und Rettungsgrabung, Fortsetzung Mai/Juni 2000. Bundesstraßenausbau B25 Erlaufthalstraße Abschnitt Palfau km 74.4 + 00,000 bis km 75.5 + 27,129. Im Auftrag des Bundesdenkmalamtes und des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung. Unpublizierter Bericht Eisenerz, November 2000. – Dies., Archäologische Baubeobachtung Altstraße „Dreimärktestraße“/ B25 Erlaufthalstraße und Altstraße/B24 Hochschwabstraße, Juni/Juli 2000. STEWEAG Wasserkraft und Elektrizitäts-AG Projekte 30kV Gams-Palfau (B25 Erlaufthalstraße) und ON Palfau/Wildalpenstraße (B24 Hochschwabstraße). In Zusammenarbeit mit STEWEAG Wasserkraft und Elektrizitäts-AG, unpublizierter Bericht, Eisenerz, Juli 2001. – Dies., Archäologische Baubeobachtung Altstraße „Dreimärktestraße“/B25 Erlaufthalstraße und Altstraße/Landesstraße Großreifling-Palfau und Altweg Palfau-Kirche/Kirchenweg, August/Oktober 2001. STEWEAG Wasserkraft und Elektrizitäts-AG Projekte Schst.-Gams-Palfau/Mendling. In Zusammenarbeit mit STEWEAG Wasserkraft und Elektrizitäts-AG, unpublizierter Bericht, Eisenerz, Oktober 2001. – Dies. und H. Nitterl, KG Hieflau, OG Hieflau, VB Leoben (Neuzeit), in: FÖ 37 (1998), S. 899-901.