

Graues Gold aus den Bergen

Das Welsh Slate Museum in Llanberis, Nord-Wales

Als ob ein riesenhaftes Raubtier seine Krallen in die Flanken geschlagen habe, so sehen manche Hügel in der Umgebung von Llanberis aus. Doch war es kein Raubtier, sondern der Mensch, der im Nordwesten von Wales tief in die Landschaft eingeschnitten hat. In den kargen Hängen klaffen große graue Terrassen. Grau ist in dieser Gegend allgegenwärtig – schiefergrau. Die Berge, die Dächer, die Häuser, die ganze Stadt: Alles ist hier aus Schiefer. Auch die ehemaligen Werksgebäude des Dinorwig Schiefer-Steinbruchs, der einmal einer der größten Schiefersteinbrüche der Welt war. Die Produktion kam hier 1969 endgültig zum Erliegen, nach gut 100 Jahren Schieferabbau: ein idealer Standort für ein Schiefermuseum. Das Welsh Slate Museum, das auf dem ehemaligen Werksgelände entstand, erzählt die Geschichte des Grauen Goldes, von den Techniken seiner Gewinnung und von den Menschen, die es den umliegenden Bergen entriessen.

Die Verwendung von Schiefer als Bau- und Haushaltsmaterial geht in Nord-Wales bis in die Eisenzeit zurück. Im 19. Jahrhundert erlebte der Schieferabbau seine Blüte. Das vor 400 Millionen Jahren entstandene Gestein aus verfestigtem Tonsediment war das Material, mit dem die schnell wachsenden Städte im Zeitalter der Industrialisierung überdacht wurden. Wo immer auf der Welt ein Dach mit Schiefer eingedeckt wurde, war die Wahrscheinlichkeit hoch, dass ihn ein Waliser gebrochen und zugehauen hatte. Im späten 19. Jahrhundert beschäftigte die nordwalisische Schieferindustrie rund 17.000 Menschen unmittelbar. Damals zählte die Region rund 400 Steinbrüche, die etwa die Hälfte der weltweiten Schieferförderung bestritten. Etliche waren klein und nur wenig ertragreich, während in den großen bis zu 3.000 Arbeiter in Lohn und Brot standen. Die größten – weltweit – waren die Steinbrüche Penrhyn und Dinorwig, in denen Schiefer in offenen Terrassen abgebaut wurde.

Ein wichtiger Arbeitsschritt bei der Gewinnung von Schiefer war die Trennung des wertvollen vom minderwertigen Gestein. Letzteres machte rund 90 Prozent des gebrochenen Gesteins aus. Der Abraum wurde in der Regel einfach über den nächsten Abhang gekippt, wo er sich zu riesigen Halden anhäufte. Diese Halden bilden heute die auffälligste Veränderung in der Landschaft. Manchmal wurden sie für die Steinbruchbetreiber zum Problem, wenn nämlich solche Halden aus früheren Jahren dem Abbau von wertvollem Schiefer im Weg lagen. Solch sorgloser Umgang mit wertlosem Gestein behinderte den Betrieb im Dinorwig-Steinbruch, der in punkto Effizienz und Produktivität immer einen Schritt hinter Penrhyn zurückblieb. Auch wurde nur zögerlich modernisiert – zur Freude des Besuchers heute, der vieles noch auf dem Stand der Technik des 19. Jahrhunderts vorfindet.

Gleichwohl brachte die walisische Schieferindustrie in ihrer Blütezeit eine Reihe technischer Innovationen hervor. Die meisten Fabriken nutzen die Wasserkraft, denn Wasser gab es genug, und Kohle war teuer. Wasserräder trieben noch bis weit ins 20. Jahrhundert die

meisten Maschinen an. Früher als anderswo lieferte die Wasserkraft schließlich auch elektrische Energie. Zu den wichtigsten Errungenschaften zählte der Einsatz von Schrägaufzügen, um die beträchtlichen Höhenunterschiede in den Steinbrüchen zu überwinden. Als die nordwalisische Schieferindustrie in den 1890er Jahren ihren Zenit erreichte, lag die Jahresproduktion bei einer halben Million Tonnen – rund fünf Millionen Tonnen Gestein mussten dafür bewegt werden. Zu dieser Zeit gab es in der Region rund 500 Schrägaufzüge unterschiedlicher Bauart, allein drei in Dinorwig. Einer von ihnen ist restauriert und wieder in Betrieb zu sehen.

Eine bedeutende Pionierleistung, beginnend im ausgehenden 19. Jahrhundert, waren die Schmalspurbahnen. Sie transportierten die schweren Gesteinsblöcke zu den Fabriken und von dort den bearbeiteten Schiefer aus teils entlegenen Gebieten zu den Häfen, von wo aus er in alle Welt verschifft wurde. Die Strecke nach Port Dinorwig (heute Y Felinheli) gab es bereits 1824. Der Steinbruch selbst beheimatet in einer Höhe von rund 450 Metern über dem Meeresspiegel den höchstgelegenen Lokomotivschuppen Großbritanniens.

Der Niedergang der nordwalisischen Schieferindustrie begann mit dem Siegeszug der gebrannten Dachziegel. Als der Dinorwig-Steinbruch 1969 schloss, arbeiteten in dem einst so mächtigen Schieferwerk nur noch eine Handvoll Menschen. Die Entwicklung dieser Industrie, die für die regionale Wirtschaft, Kultur und Geschichte nicht weniger bedeutsam ist als die Kohle-Industrie für Süd-Wales, dokumentiert das Walisische Schiefermuseum. Ihm ist es zu verdanken, dass es heute auf dem ehemaligen Werksgelände wieder recht geschäftig zugeht. Maschinen klopfen und hämmern, als hätten sie nie stillgestanden. Das graue Gebäude, in dem das Museum untergebracht ist, wurde im Jahr 1870 erbaut. Aus dieser Zeit stammt auch das gigantische Wasserrad, das einst den gesamten Maschinenpark antrieb. Mit einem Durchmesser von rund 15 Metern ist es das größte noch funktionsfähige Wasserrad auf dem britischen Festland. Ebenfalls in Aktion: eine Schmiede und eine Eisen- und Blechgießerei. Auch die Schmalspurbahn fährt noch, die den Steinbruch mit dem Werk verband. Museumshandwerker führen die traditionsreiche Kunst des Schieferspaltens vor, original wiederaufgebaute Häuser zeigen die beengten Wohnverhältnisse der Steinbrecher, die – besonders im Untertagebau – einen gefährlichen Job versahen. Schiefer bedeutete, das zeigt nicht zuletzt plastisch und eindrucksvoll ein 3-D-Film, für die Waliser ein graues – und manchmal auch grausames – Gold. Dafür musste man stehen – ganze Berge. Wie das geht? Der Waliser weiß es aus Erfahrung: indem man sie abträgt.



Text:
Frieder Bluhm,
Köln

Fotos:
Rainer Klenner,
Kaarst

Welsh Slate Museum
Gilfach Ddu
Llanberis LL55 4TY
Gwynedd, Wales, GB
Telefon 0044/1286/870630
www.nmgw.ac.uk/ www.php/wsm

