

Die Frühindustrialisierung

Inhaltsverzeichnis

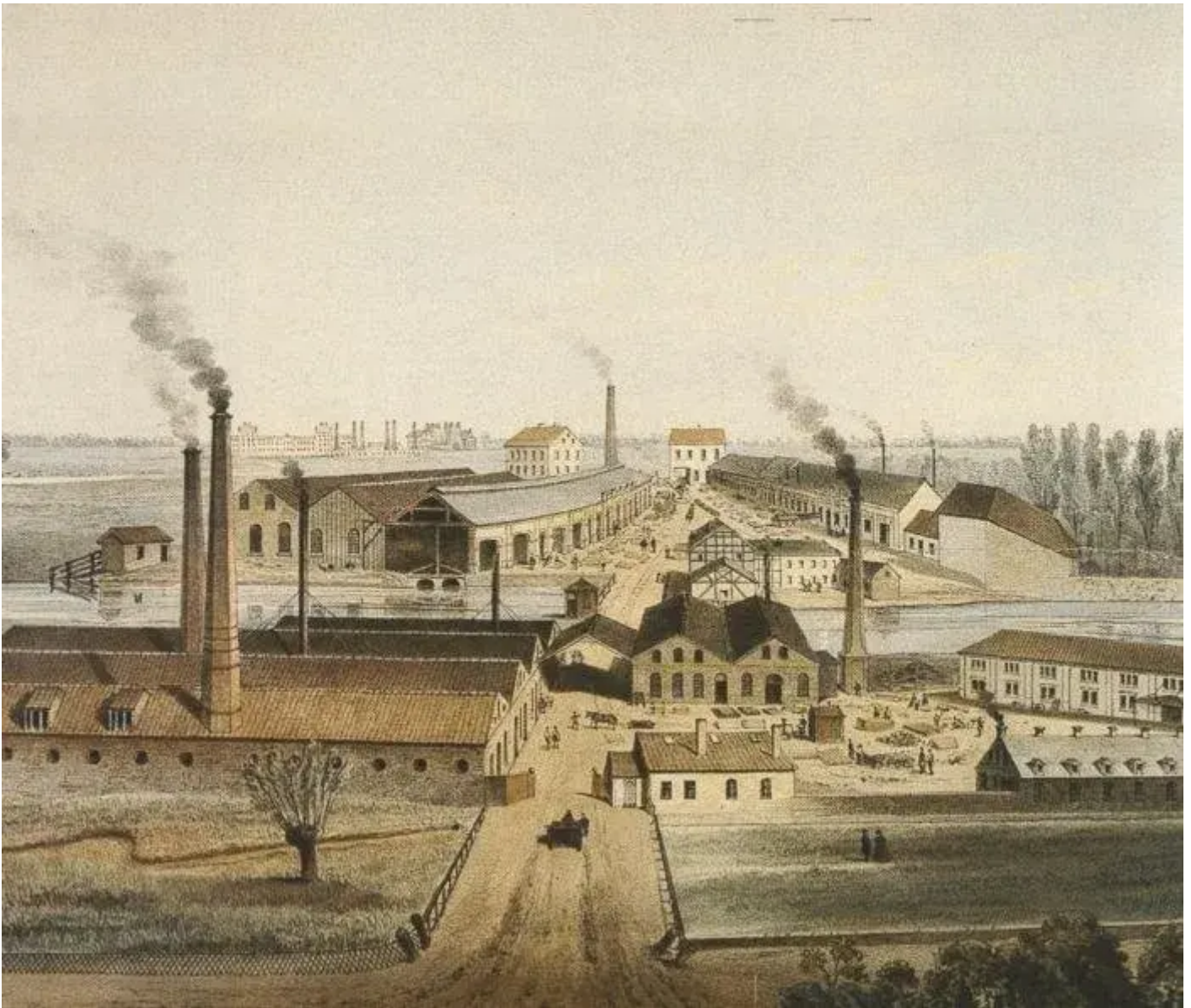
1. Frühindustrialisierung. Pioniere einer neuen Welt.
2. Wegbereiterin eines Weltkonzerns. Helene Amalie Krupp

1. Frühindustrialisierung. Pioniere einer neuen Welt.

Eine stille, von holprigen Wegen und verschlungenen Flüssen durchzogene Gegend ist das Land zwischen Duisburg und Dortmund noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts. Doch dann entfachen die Menschen mit Kohle und Dampfkraft eine Ära radikaler Veränderungen: Binnen Jahrzehnten verwandelt sich die beschauliche Region in eine Landschaft der Zechen und Hüttenwerke, in der visionäre Unternehmer wie Franz Haniel nach Gewinnen streben



DER KAUFMANN FRANZ HANIEL (links) treibt die Entwicklung des Ruhrgebiets entscheidend voran. Als Erster versucht er sich um 1830 im Kohletiefbau, mit Verwandten dominiert er auch die Eisenbranche vor Ort. So gehören der Familie unter anderem Werke im heutigen Oberhausen (unten)



Dies ist die Geschichte einer Verwandlung. Einer gewaltigen Metamorphose, bei der Bauern zu Arbeitern werden und auf Äckern Fabriken empowachsen. Bei der in Wiesen und Feldern Schächte aufklaffen, die tief in die Erde führen, das Donnern von Lokomotiven und das Stampfen von Dampfschiffen durch einst stille Landschaften dringen. Ein Umbruch, der eine ganze Region so sehr verändert, dass sie gleichsam neu geboren wird. Es ist die Geschichte der Gegenden von Duisburg bis Dortmund, dereinst Ruhrgebiet genannt, die in nur ein paar Jahrzehnten vom beschaulichen Landstrich zu einer der leistungstärksten Industrieregionen Europas werden.

Angetrieben wird dieser Wandel von Kohle – jener Substanz, die die Epoche prägt, die Hitze liefert, Maschinen, Züge, Schiffe in Bewegung setzt und Eisen zum Schmelzen bringt. Aber auch von vielen Tausend Menschen, die Tag für Tag in einem mühsamen Ringen die schwarzen Brocken aus unterirdischem Gestein brechen. Ebenso von Beamten, die die Region mit Macht zu modernisieren

suchen. Und vor allem von cleveren, ehrgeizigen Kaufleuten auf der Suche nach hohen Gewinnen. Menschen wie Franz Haniel.



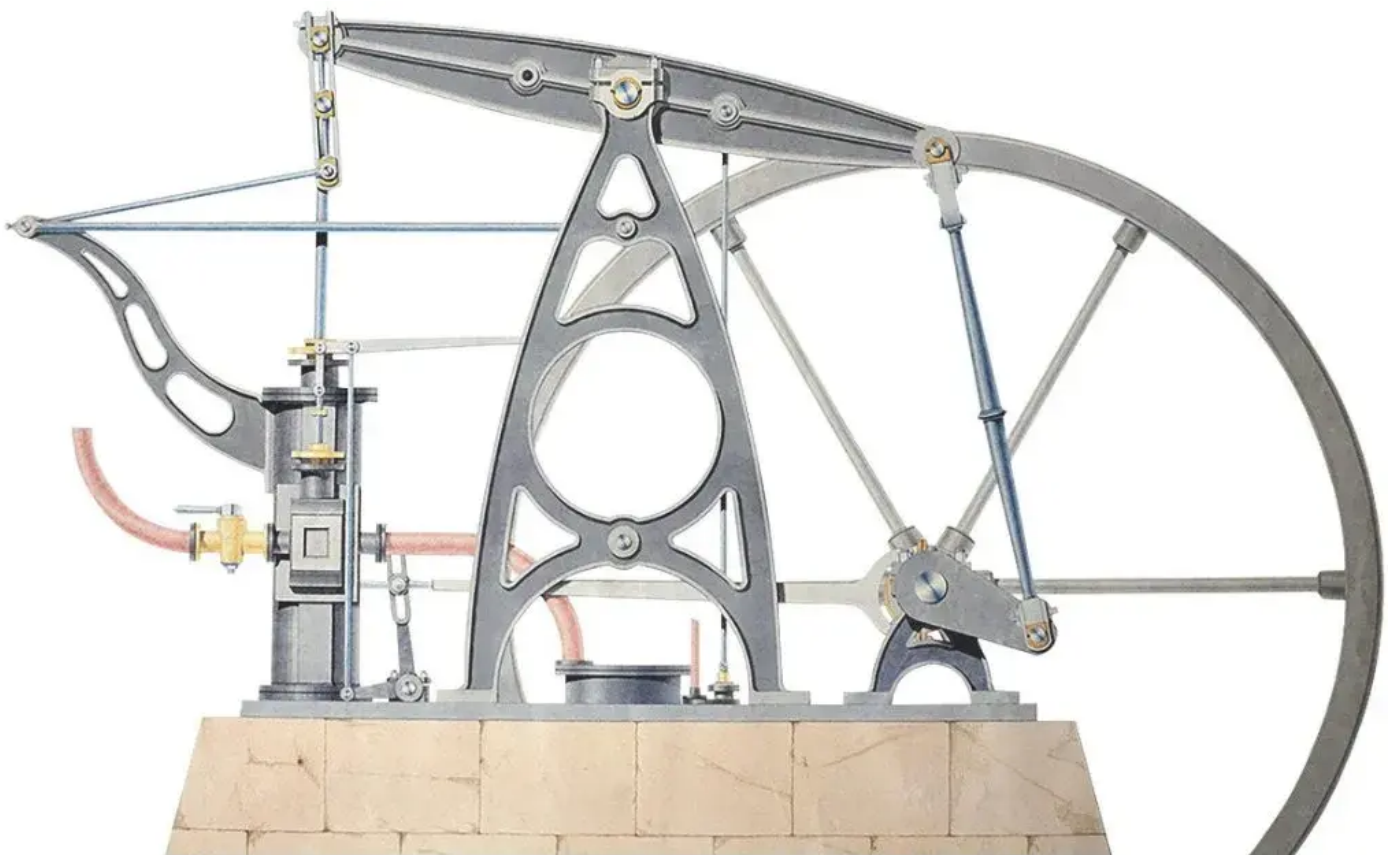
DORTMUND, UM 1804: Felder erstrecken sich bis an die Mauern der kleinen Stadt, hinter denen etliche Kirchtürme aufragen. Ein stilles Idyll, so die Anmutung – doch hat die preußische Regierung zu dieser Zeit bereits Landstraßen in der Gegend angelegt, um den Kohlenhandel zu fördern

Ende März 1834, in Ruhrort, einem Städtchen mit knapp 2000 Einwohnern an der Mündung der Ruhr in den Rhein, unweit von Duisburg (in das es später eingemeindet wird). Franz Haniel wartet in seinem imposanten Wohn- und Lagerhaus vermutlich ungeduldig auf eine Nachricht. Er ist ein energischer Mann von 54 Jahren, mit hoher Stirn und spitzem Kinn, ein seit Langem erfolgreicher Unternehmer, der einen Kohlenhandel, mehrere Eisenhütten und eine Werft betreibt. Doch seine Gedanken gehen wohl zu einem Grubenfeld knapp 15 Kilometer entfernt auf dem Gebiet des heutigen Essen, in das er schon Tausende Reichstaler investiert hat – bisher ohne Ertrag. Seit eineinhalb Jahren arbeitet dort in Haniels Auftrag eine Gruppe von Bergleuten. Das Ziel, das der Unternehmer ihnen vorgegeben hat, ist ambitioniert: Sie sollen die sogenannte Mergeldecke durchstoßen, eine bislang als undurchdringlich geltende Gesteinsschicht aus Ton und Kalk, die mal wenige, mal Dutzende Meter unter der Erdoberfläche beginnt.

Darunter, so vermuten Experten, sollen sich gigantische, noch unerschlossene Kohlevorkommen erstrecken – die zudem von deutlich höherer Qualität seien als die meisten Lagerstätten nahe der Oberfläche, die Bergleute an der Ruhr seit langer Zeit abbauen. Haniels Männer haben zunächst

ein Bohrgerüst aufgebaut, anschließend mit Hacken und Schaufeln einen senkrechten Schacht bis zum Anfang der Mergelschicht gegraben und dessen Wände mit Ziegelmauern stabilisiert. Sind dann tiefer und tiefer in das Gestein eingedrungen. Haben die größte Gefahr im Mergel – das immer wieder einbrechende Wasser – mit Pumpen bekämpft; um sie anzutreiben, nutzen sie eine der neuartigen Dampfmaschinen. So können sie schließlich, im Spätsommer 1833, in gut 50 Meter Tiefe das untere Ende der Mergelschicht erreichen. Ein erster Erfolg.

Doch noch sind die Männer nicht auf die erwarteten Kohleflöze gestoßen. Und so schlagen sie nun einen horizontalen Gang in die Unterwelt, stützen dessen Decke mit Holzstreben ab. Immer wieder treiben sie von dort aus Löcher in Boden und Wände, in der Hoffnung, den begehrten Stoff zu finden. Mehrere Monate, einen ganzen Herbst und einen Winter lang, mühen sie sich im kargen Licht ihrer Öllampen. Dann, am 27. März 1834, sehen sie in einem am Ende des Ganges nochmals zwei Meter in die Tiefe gegrabenen Schacht nachtschwarzes Gestein schimmern. Endlich haben sie die Kohle getroffen!



DIE DAMPFMASCHINE, um 1780 von James Watt in Großbritannien entscheidend weiterentwickelt und damit universell einsetzbar, revolutioniert den Bergbau. Dieses Exemplar von etwa 1850 pumpt eindringendes Wasser aus einer Kohlengrube ab

Noch am selben Tag schickt der Leiter des Bergmannstrupps eine Nachricht nach Ruhrort: „Es freut mich daß ich die ehre haben kann Herrn Haniel die Anzeige zu machgen das wier ein Flötz an gebort haben von zwei Fuß machtigkeit.“ Haniel dürfte die Botschaft mit allergrößter Freude entgegennehmen: Es ist vollbracht. Als erster Unternehmer an der Ruhr hat er einen Weg zu den riesigen, bislang ungenutzten Kohlereservoirs gefunden, ist förmlich in neue Dimensionen vorgedrungen – in die ihm viele Geschäftsleute der Region folgen werden. Bei der Feier, die Haniel

für die Bergleute ausgerichtet, fließen denn auch fast 20 Liter Branntwein und an die 140 Liter Bier.

So ist Haniels Vorstoß von 1834 einer der Schlüsselmomente in der großen Verwandlung des Landes an der Ruhr: jener technischen, sozialen und ökologischen Revolution, die ihre Wucht fast genau in jener Spanne Zeit entwickelt, in der Franz Haniel lebt. Und zu der kaum einer so viel beiträgt wie er.



IMMER MEHR Unternehmer siedeln sich auf den Feldern und Wiesen der Ruhrgegend an, um mithilfe der dort gewonnenen Kohle Metall zu produzieren. Bei der Stadt Mülheim ragen um 1850 die Schornsteine einer Eisen- und einer Zinkhütte (vorn) auf

Als Franz Haniel 1779 in Ruhrort geboren wird, ist die Stadt bereits ein bekannter Umschlagplatz für Kohle. Am Hafen, nur gut 150 Meter von Haniels Elternhaus entfernt, legen häufig schmale Flussschiffe an, die, beladen mit dem schwarzen Gestein, die Ruhr hinabgefahren sind. Arbeiter steigen auf die Boote, schleppen die Brocken zu den Lagerplätzen der Kohlenhändler am Ufer – von wo aus sie später auf die größeren Rheinschiffe umgeladen und in die flussabwärts gelegenen Teile des Herzogtums Kleve oder weiter bis in die Niederlande transportiert werden. Doch anders als etwa in Großbritannien und in der Region um Lüttich im heutigen Belgien ist der Abbau der Kohle an der Ruhr ein noch zaghaftes Geschäft, das gerade erst aufblüht. Die Gegend ist geprägt von einsamen Heidelandschaften, von Wiesen, über die Wildpferde ziehen. Schlechte, im Winter kaum passierbare Straßen führen zu Bauerndörfern, deren Einwohner in ärmlichen Hütten leben und wenig ertragreiche Äcker bestellen.

Dass es größere Mengen des schwarzen Bodenschatzes im Erdreich der Region gibt, wissen die Einheimischen, aber nur gut 1000 Menschen arbeiten in den kleinen Gruben im Ruhrtal, pro Anlage oft nur acht oder zehn Mann. Wie seit dem Mittelalter graben sie mit einfachem Gerät die nur wenige Meter, manchmal sogar nur Zentimeter unter der Oberfläche liegende Kohle aus dem Boden oder schlagen Stollen, waagerechte Gänge, in die Hänge am Flussufer. Wer durch die Landschaft streift, dem dürften die Zechen kaum auffallen: ein einsamer Stollenmund am Hang oder die Öffnung eines schmalen Schachts, drumherum vielleicht ein paar Schuppen und Kohlenhaufen – viel mehr ist von den Anlagen wohl nicht zu sehen. Doch sie werden zahlreicher.

Auch weil der Staat den Bergbau fördert. Lange war die Regierung des brandenburgischen Staatengebildes (später Preußen genannt), zu dem seit 1614 ein großer Teil des Landes an der Ruhr gehört, unzufrieden mit dem rückständigen Kohlerevier in ihrem westlichen Territorium. Deshalb unterstützt sie nun von Berlin aus gezielt den Abbau von Kohle, um Handel und Gewerbe zu beleben und mehr Steuern einzunehmen.



MARIA KUNIGUNDE von Sachsen ist eine der wenigen frühen Geschäftsfrauen an der Ruhr. Die Essener Fürstäbtissin besitzt zeitweise zwei Eisenwerke

Steinkohle birgt gewaltige Mengen an Energie, mit der man etwa Salzsiedereien und Schmelzöfen betreiben kann – und die traditionellen Brennstoffe, Holz und Holzkohle, sind vielerorts knapp geworden. Bei Lüttich, nur rund 150 Kilometer von der Ruhr entfernt, gibt es bereits prosperierende Zechen, in denen Hunderte Bergleute Kohle aus der Tiefe fördern – wie vorteilhaft wäre es, wenn man auch die Ruhrgegend zu einer solchen Blüte führen könnte!

Da das größte Hindernis für einen wachsenden Absatz von Kohle aus der Region die schlechten Straßen und Wege sind, lassen die preußischen Beamten befestigte Chausseen anlegen. Und der Staat baut die Ruhr ab 1774 zu einem durchgängig schiffbaren Wasserweg mit 16 Schleusen aus. Tatsächlich beleben die verbesserten Transportwege bald spürbar das Geschäft, verstärkt noch durch die wachsende Nachfrage in den benachbarten Niederlanden.

Gleichzeitig gibt die Obrigkeit den Zechenbetreibern klare Regeln vor. Lange haben sie oft nur die ohne viel Mühe abbaubare Kohle dicht unter der Erde geschlagen, den Rest einfach stehen lassen und waren zur nächsten Lagerstätte gezogen. Um solchen Wildwuchs zu bekämpfen und die Kohle systematischer und effizienter abzubauen, hat der Staat einige Jahre zuvor eine neue „Bergordnung“ erlassen: Unternehmer müssen nun zwingend eine Konzession erwerben, bevor sie ein Bergwerk eröffnen. Die Behörden legen jährliche Fördermengen und den Preis für die Kohle fest, bestimmen die Arbeitszeiten der Bergleute – zwischen acht und zwölf Stunden pro Tag – sowie deren Löhne.

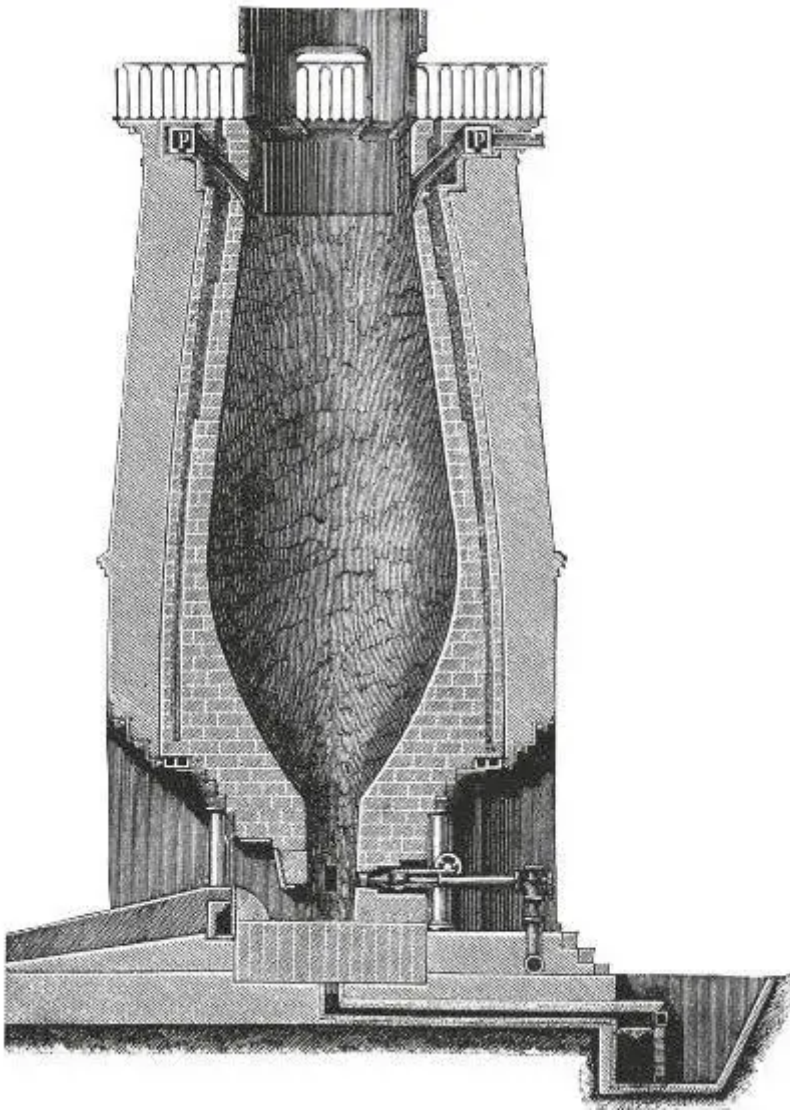


RADDAMPFER und Segelschiffe auf dem Rhein bei Ruhrort, der Heimatstadt Franz Haniels (um 1845). Über die vom preußischen Staat schiffbar gemachte Ruhr, die hier in den Strom mündet, lassen Unternehmer wie er Kohle zu ihren Kunden transportieren

Die Eigentümer der Zechen sind daher keine freien Unternehmer, sondern vor allem dafür zuständig, die Vorgaben der Regierung umzusetzen. Zwar erhalten sie etwaige Gewinne, aber sie sind auch verpflichtet, laufend Investitionen vorzunehmen. Doch trotz dieser Gängelung strebt eine zunehmende Zahl von Menschen in die vielversprechende Branche. Auch in Ruhrort lassen sich mehr und mehr Kohlenhändler nieder, legen immer häufiger Schiffe im Hafen an.

In dieser Zeit des allmählichen Aufschwungs wird Franz Haniel groß. Wie viele Industriebioniere der Gegend stammt er aus einer wohlhabenden Kaufmannsfamilie, das große Haus, in dem er aufwächst, hat bereits sein Großvater gebaut. Sein Vater stirbt, als Franz gerade zwei Jahre alt ist. Danach führt die Mutter den Familienbetrieb, treibt Handel mit Wein, Kaffee und Zucker, Holz und Munition. Zudem besitzen sie und ihre Angehörigen bereits einige Anteile an Zechen in der Region. Franz ist das elfte und jüngste ihrer Kinder und schon als kleiner Junge beeindruckt von der Kohle. Später wird er sich erinnern, wie er gebannt zuschaut, als im Elternhaus zum ersten Mal im Ofen Steinkohle verfeuert wird.

Und Franz scheint ein geborener Unternehmer zu sein, zeigt früh merkantiles Geschick. Bereits mit 15 Jahren arbeitet er in der Firma der Mutter mit. Zudem baut er mit seinen Brüdern einen Postdienst auf, der per Ruderboot Briefe über den Rhein befördert. Kurz nach 1800, mit Anfang 20, eröffnet er einen eigenen Kohlenhandel in Ruhrort. Das Unternehmen wächst rasch, mit sechs Kähnen lässt er bald schon Ware von den Gruben ruhrabwärts transportieren – und ebenso rasch denkt Haniel weiter: Ab Ende 1803 beteiligt er sich an Bergwerken im Ruhrtal, um eine verlässliche Quelle für Nachschub zu haben. So bringt er gleich mehrere Glieder der Wertschöpfungskette unter seine Kontrolle. Eine Strategie, die er in den folgenden Jahrzehnten noch verfeinern wird.



DIE GESCHÄFTE mit Metall und Kohle befeuern sich gegenseitig. Viele Industriepioniere investieren daher branchenübergreifend (Kokshochofen zur Eisengewinnung, um 1875)

Bei seinem Aufstieg hilft die umsichtige Heiratspolitik seiner Familie: Im Hause Haniel vermählt man sich entweder mit nahen Verwandten, damit das Geld in der Familie bleibt. Oder mit Abkömmlingen anderer wohlhabender Geschäftsleute, die neue Finanzmittel mitbringen, an prosperierenden Firmen beteiligt sind oder nützliche Informationen über Konkurrenten haben. Zu den lukrativen Neuverwandten zählt zum Beispiel Haniels Schwager Gottlob Jacobi. Er ist Mitbesitzer von zwei der drei Eisenhütten, die es zu dieser Zeit in der Region gibt; alle liegen auf dem Gebiet des heutigen Oberhausen.

Erst knapp 50 Jahre zuvor hatte ein Geistlicher den ersten derartigen Betrieb der Gegend, die nördlich der Emscher beim Ort Osterfeld gelegene St.-Antony-Hütte, gegründet, nachdem in der Umgebung Raseneisenerz entdeckt worden war – gesteinsartige Brocken im Erdboden mit hohem Eisengehalt, aus denen sich das robuste, vielseitig verwendbare Metall gewinnen lässt. Wanderer oder Reisende, die sich den Eisenhütten nähern, könnten sie auf den ersten Blick für Bauernhöfe halten: Ansammlungen von zwei, drei größeren Häusern, teils aus Fachwerk, dazu Schuppen und

Scheunen – nur dass neben einigen der Gebäude mächtige Schornsteine aufragen.

Dort schmelzen der Hüttenmeister und seine Gehilfen in sieben, acht Meter hohen Öfen – später „Hochöfen“ genannt – das Erz, trennen das Eisen unter großer Hitze von anderen Bestandteilen. Aus dem flüssigen Metall gießen Spezialisten gleich vor Ort vielfältige Gegenstände wie Töpfe, Pfannen und Bügeleisen, Dachrinnen und Treppengeländer – gut verkäufliche Waren in dieser Zeit, in der in Europa der Wohlstand und damit der Bedarf nach hochwertigen Alltagsgütern wächst. 80 Menschen arbeiten bereits 1804 allein in der St.-Antony-Hütte. Um diese Zeit sucht Gottlob Jacobi neue Teilhaber für die beiden Hütten, an denen er selbst jeweils ein Viertel hält. Sein Schwager Franz Haniel ist interessiert – er stellt Berechnungen über sämtliche Kosten und potenzielle Erträge auf und kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Investition auszahlen würde.

Womöglich bezieht Haniel in sein Kalkül bereits jetzt ein, dass die Hütten, die bislang Holzkohle zur Befeuerung der Öfen nutzen, irgendwann auf Steinkohle umgestellt werden könnten. Sie würden sich dann umso besser in das Firmengeflecht des erfolgreichen Kohlenhändlers einfügen: Haniel würde Brennstoff an sein eigenes Werk liefern – also von einem Geschäft mit einem Betrieb profitieren, dessen Mitbesitzer er ist.



MATHIAS STINNES geht als Unternehmer ähnliche Wege wie Haniel. Auch der Mülheimer verschifft seine Kohle über Ruhr und Rhein mit einer eigenen Flotte

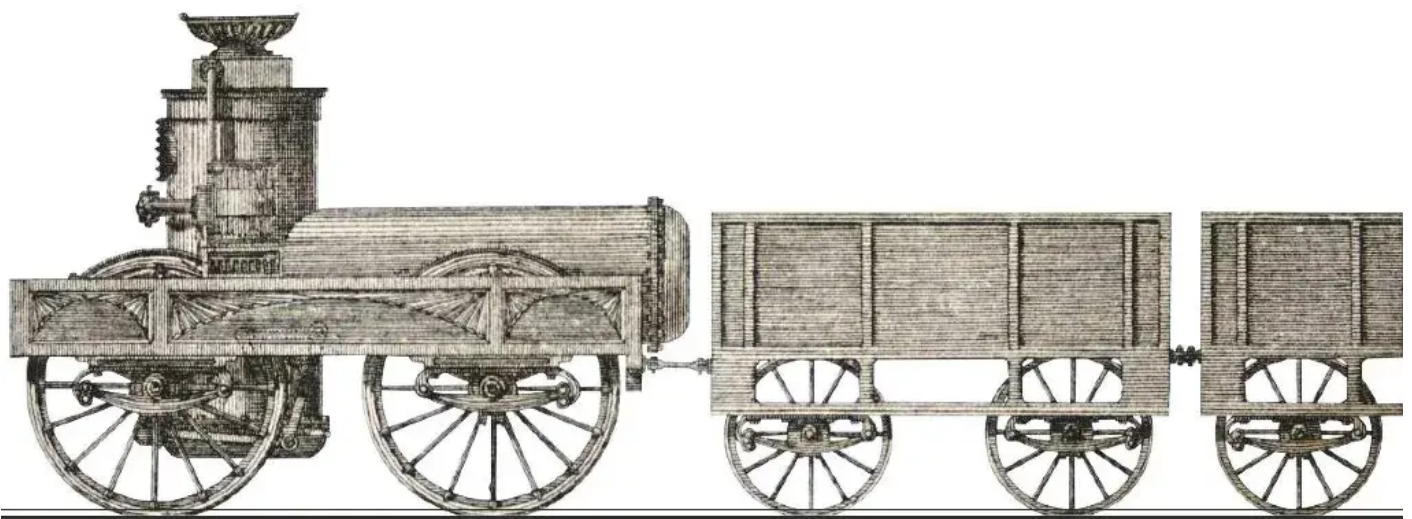
Gemeinsam mit seinem Bruder Gerhard (der eine weitere Kohlenhandlung in Ruhrort führt) übernimmt Haniel 1805 tatsächlich drei Viertel der Anteile an den beiden Eisenwerken. Einige Jahre später erwerben die Brüder zusammen mit Jacobi und Heinrich Huyssen zudem die Hütte „Gute

Hoffnung“. Huyssen ist der Sohn eines Essener Rats Herrn und Bergwerksbesitzers – und ebenfalls Schwager von Franz Haniel: Letzterer hat 1806 HuysSENS Schwester Friederike geheiratet.

Verkäuferin der Gute-Hoffnung-Hütte ist die Witwe Helene Amalie Krupp (siehe Seite 36), deren Enkel in Essen den späteren Weltkonzern Krupp gründen wird. Helene Amalie gehört – wie Franz Haniels Mutter Aletta – zu den wenigen Frauen, die in dieser Zeit Unternehmen führen. Im Aachener Steinkohlerevier wird wenig später Christine Englerth, Tochter eines Zechenbesitzers, die vom Vater geerbte Bergwerksfirma übernehmen und erheblich vergrößern. Als Geschäftsfrau betätigt sich außerdem die Essener Fürststäbtissin Maria Kunigunde: Sie war als private Investorin zeitweise Eigentümerin jener ersten beiden Hütten, deren Anteile Gottlob Jacobi und die Haniel-Brüder erworben haben, betrieb dazu – ebenfalls privat finanziert – längere Zeit eine gebührenpflichtige Fernstraße in der Gegend.

Mit dem Erwerb der Gute-Hoffnung-Hütte 1808 besitzen Franz Haniel und seine Verwandten jetzt ein Monopol: Fast 20 Jahre lang sind ihre nunmehr drei Hütten die einzigen Eisenwerke im späteren Ruhrgebiet. Und die neuen Eigentümer fassen sie zu einem Unternehmen zusammen: der „Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen“.

Um 1810, mit gerade mal 30 Jahren, ist Franz Haniel zur bedeutenden Gestalt in zwei zukunftssträchtigen Branchen geworden. Doch er ist bei Weitem nicht der einzige aufstrebende Unternehmer und Industriepionier an der Ruhr. Da ist etwa Mathias Stinnes. Der lebt ein paar Kilometer weiter östlich in Mülheim an der Ruhr, das sich nach dem Ausbau des Flusses als betriebsamer Handelsort etabliert hat. Stinnes, Sohn eines Ruhrschiffers, verfolgt ein ähnliches Geschäftsmodell wie Haniel. Auch Stinnes hält Anteile an vielen Bergwerken, organisiert in großem Stil Handel mit der Kohle, die er mit einer eigenen Flotte von Schiffen transportieren lässt. Später gründet sein Enkel Hugo ein Unternehmen, das zu einem der bedeutendsten Konzerne Deutschlands aufsteigt.



1847 WIRD DIE ERSTE BAHNSTRECKE des Ruhrgebiets fertiggestellt. Der Siegeszug des neuen Verkehrsmittels lässt die Nachfrage nach Kohle und Eisen hochschießen, vereinfacht zugleich den Transport – und treibt so die Industrialisierung weiter voran (Dampflokomotive, 1833)

Noch weiter ruhraufwärts betreibt der bei Hagen geborene Friedrich Harkort in einer alten Burg eine Fabrik, die neben Waren wie Kugelöfen und Heizapparaten vor allem Dampfmaschinen fertigt und bald zu den größten in der Gegend zählt. Doch Harkort ist mehr idealistischer Tüftler als Unternehmer, teilt sein Wissen gern mit anderen. Etwa seine Erkenntnisse über das sogenannte Puddelverfahren, das er bei einer Reise nach England erkundet hat: Um das im Hochofen gewonnene Roheisen, das sich zwar gut gießen lässt, aber relativ viel Kohlenstoff enthält und daher spröde ist, schmiedbar zu machen, bringen die Briten das Metall in einem speziellen Ofen erneut zum Schmelzen und rühren es so lange mit Stangen durch, bis der Kohlenstoff größtenteils verbrannt ist. Das auf diese Weise veredelte Eisen lässt sich zu hochbelastbarem Stahl weiterverarbeiten.

Mithilfe abgeworbener britischer Arbeiter wendet Harkort diese Technik als erster Unternehmer an der Ruhr an – und wird, weil er das Verfahren an andere Geschäftsleute vermittelt, zum wichtigen Antreiber des Fortschritts in der Region. Mit einigen anderen Ruhrpionieren machen Jacobi, Haniel & Huyssen Geschäfte, liefern etwa Gussteile an die Brüder Dinnendahl. Franz Dinnendahl ist es 1803 in Essen gelungen, die erste in Deutschland gebaute Dampfmaschine fertigzustellen, nach dem Vorbild jener Anlage, die der britische Ingenieur James Watt drei Jahrzehnte zuvor entworfen hatte. In einer Werkstatt in Essen fertigt Dinnendahl – zunächst gemeinsam mit seinem Bruder Johann, der sich dann aber in Mülheim selbstständig macht – zahlreiche dieser Antriebsapparate, die Arbeit und Alltag, ja, das ganze Leben radikal verändern werden.



RAUCHENDE SCHLOTE und ein Bahnhof: Die Stadt Hagen, hier um 1855, wird später ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt am Südostrand des Ruhrgebiets

November 1817. An den Kais von Ruhrort laufen Scharen von Menschen zusammen. Ein Schiff mit Schaufelrädern und Schornstein, aus dem eine lange Rauchfahne zieht, fährt in den Hafen ein. Es ist eines der ersten Dampfschiffe, die die Einwohner vor ihrer Stadt erblicken. Und an Bord ist der Sohn eines der größten Erfinder der Zeit: James Watt junior.

Der Brite hat gerade eine Rheinfahrt hinauf bis nach Koblenz gemacht, doch nun ist auf der Rückreise ein Maschinenteil geborsten. Und ein Lotse hat ihn auf einen nahe gelegenen Hütten- und Gießereibetrieb aufmerksam gemacht: Jacobi, Haniel & Huysen. Haniel weiß, wie wichtig gute Kontakte sind, immer wieder hat er in der Vergangenheit von der geschickten Pflege seiner Bekanntschaften profitiert. Er lädt Watt junior während der Wartezeit zum Mittagessen auf sein Anwesen. Als die Arbeiter der Hütte das gebrochene Teil nach mehreren Tagen (und einigen Problemen) schließlich nachgegossen haben, revanchiert sich Watt mit einer Einladung auf sein Schiff. In einem Brief nach England nennt er die Verantwortlichen des Eisenwerks „sehr entgegenkommend und klug“.

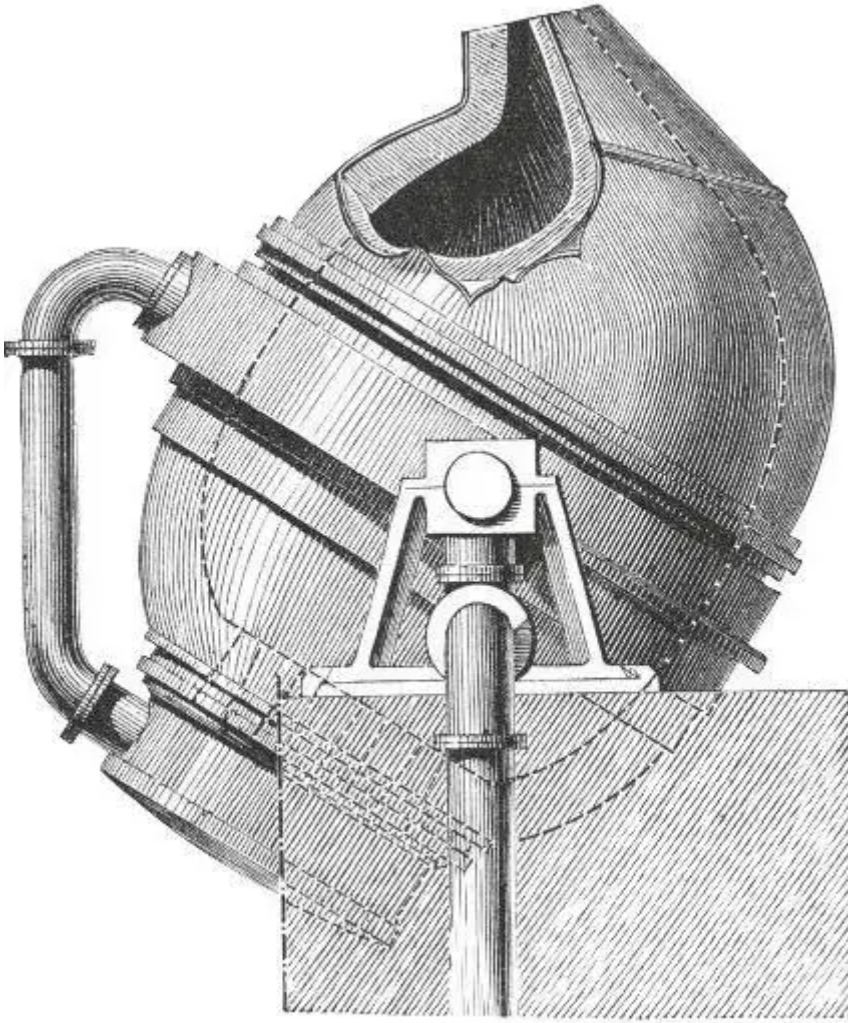
Es dauert acht Jahre, ehe sich der Kontakt mit Watt junior auszuzahlen scheint. 1825 reist Haniel mit seinem Bruder nach Großbritannien, das in Bergbau und Maschinentechnik allen anderen Staaten Europas weit voraus ist. Auf der Insel angekommen, bittet er Watt per Brief, dessen Maschinenfabrik bei Birmingham besichtigen zu dürfen. Doch der Erfindersohn lehnt ab. Er fürchtet – wohl zu Recht –, dass der Deutsche auf Industriespionage aus ist (viel technisches Know-how ist auf diesem Weg auf den europäischen Kontinent gelangt). Stattdessen lädt er Haniel zum Lunch ein – was der wiederum gekränkt ausschlägt.

Für den Unternehmer zahlt sich die Reise trotzdem aus. Mit seinen Begleitern kann Haniel eine nahe gelegene Zeche besichtigen – und lernt dort eine Art des Bergbaus kennen, wie es sie zu Hause an der Ruhr so nicht gibt: In Förderkörben, die von einer Dampfmaschine in Bewegung gesetzt werden, schweben die Männer durch einen Schacht mehr als 200 Meter in die Tiefe. Ebenfalls mit Dampfkraft betriebene Wasserpumpen machen es möglich, derart weit unter dem Grundwasserspiegel zu arbeiten.

Der Besuch in der englischen Tiefbauzeche muss den Reisenden erscheinen wie ein Blick in die Zukunft. Gut möglich, dass Franz Haniel daran zurückdenkt, als er einige Jahre später einen überaus kühnen Plan fasst: als erster Ruhrunternehmer die bisher unpassierbare Mergelschicht zu durchdringen. Denn die nahe der Oberfläche liegenden, nicht von Mergel überdeckten Vorkommen im Ruhrtal sind mittlerweile vollkommen erschlossen und werden in absehbarer Zeit erschöpft sein. Nur wenn es gelingt, die Kohleflöze tiefer in der Erde zu erreichen, kann die Industrie an der Ruhr weiter aufblühen. Im Frühjahr 1834 schafft Franz Haniel tatsächlich den großen Durchbruch. Doch bald stellt sich heraus: Die Expedition unter die zähe Erdschicht mag historisch sein – für den Mann aus Ruhrort ist sie ein finanzielles Desaster.

Das im Untergrund bei Essen neu entdeckte Flöz ist viel zu dünn, als dass sich die Kohle dort rentabel abbauen ließe. Und in einer weiteren Tiefbauzeche, die Haniel kurz darauf anlegt, ist die Kohle von schlechterer Qualität als erwartet; weil immer wieder Wasser einbricht, muss er die Anlage nach wenigen Jahren aufgeben. Über 130 000 Reichstaler verliert er bei diesen Versuchen. Und ausgerechnet seinem Mülheimer Konkurrenten Mathias Stinnes gelingt es 1842 als erstem Unternehmer, einen Schacht durch die Mergeldecke zu graben und mit Kohle aus der Tiefenzone

auch wirklich Gewinn zu machen.



TECHNISCHE INNOVATIONEN aus England ermöglichen die Produktion hochwertigen Stahls auch im Ruhrgebiet. Das anfänglich genutzte Puddelverfahren wird hier ab 1862 durch die wirtschaftlichere Bessemerbirne (links) abgelöst

Doch es ist Haniel, inzwischen Anfang 60, der dem Kohleabbau im Ruhrgebiet dank seines mutigen Vorstoßes in die Tiefe einen beispiellosen Schub verliehen hat. Der Bergbau, bislang vor allem im Tal der Ruhr ansässig, wandert nun gen Norden: Um die Städte Essen, Bochum, Dortmund und Unna sowie noch darüber hinaus bis an die Lippe erstrecken sich ergiebige Kohlevorkommen von ungeahnter Größe unter dem Mergel, werden Unternehmer bald immer neue Tiefbauzechen anlegen, in denen wie in Großbritannien von Dampfkraft betriebene Förderanlagen und Pumpen installiert sind.

So wachsen die neuen Industrien nun mit Macht. Bauernsöhne aus der Umgebung, aus dem Rheinland und aus Westfalen verlassen ihre Felder in der Hoffnung auf ein besseres Leben. Lange Stunden schuften sie unter Tage, in Hütten oder in anderen Fabriken. Dort verdingen sich auch viele Kinder: Zwar verbietet seit 1839 ein Gesetz die Arbeit im Alter unter neun Jahren, doch selbst

gegen diese Auflage wird oft verstoßen. Immerhin garantiert die alte Bergordnung der preußischen Regierung den Arbeitern der Zechen verlässliche Löhne; dazu gewähren die Knappschaften – vom Staat organisierte Berufsverbände, denen sich alle hauptberuflich tätigen Bergleute anschließen müssen – ihnen und ihren Familien bei Krankheit und Tod Unterstützung.



FRIEDRICH HARKORT verbreitet das Puddelverfahren zur Herstellung von schmiedbarem Stahl in Deutschland. Für seine Maschinenproduktion wirbt der Tüftler und Fabrikant Arbeiter in England an

Franz Haniel feiert inzwischen neue Erfolge. Er erwirbt Anteile an zahlreichen weiteren Zechen, ist Anfang 1842 an mehr als 120 Bergwerken beteiligt. Und weiterhin Mitbesitzer der Hüttenwerke, in denen bereits mehr als 2000 Menschen arbeiten. Anders als früher stellen sie nun vermehrt schwere Gerätschaften her: Dampfmaschinen, Schiffe, Brückenteile. Und bald auch Lokomotiven und Schienen für die Eisenbahn. Denn der Unternehmer ist an dem wahrscheinlich größten Infrastrukturprojekt der Region beteiligt, dem Bau der „Köln-Mindener Eisenbahn“, nur wenige Jahre nach der ersten Fahrt einer dampfbetriebenen Schienenbahn in Deutschland.

1842 ist Haniel mit einer Delegation nach Schloss Sanssouci in Potsdam gereist, um König Friedrich Wilhelm IV. vom Nutzen einer Trasse zwischen Weser und Rhein zu überzeugen. Und hat sich dafür eingesetzt, dass diese auf einer eher nördlichen Route verläuft – dort nämlich, wo seine Eisenhütten und mehrere seiner Bergwerke liegen. Haniel triumphiert schließlich doppelt: Der Staat erteilt der zu diesem Zweck gegründeten Aktiengesellschaft tatsächlich die Konzession, die Bahnlinie entlang der Nordroute zu bauen, und Haniels Hüttenwerke erhalten in der Folge Aufträge über zwölf Millionen Tonnen Schienen.

1847 wird die gut 250 Kilometer lange Bahnstrecke fertiggestellt. Auf ihren Gleisen, und auf denen einer rasch wachsenden Zahl weiterer Routen, gelangt Kohle in größeren Mengen als je zuvor an

den Rhein und von dort in die Niederlande sowie flussaufwärts Richtung Süden, über Anschlussstrecken zudem bald auch nach Norden und Osten. Nicht zuletzt dank der neuen Eisenbahnen, mit denen die Kohle rascher und kostengünstiger vermarktet werden kann, wagen Unternehmer den Bau vieler neuer Zechen, ziehen weitere Arbeiter und Ingenieure in die Region. Haniel hat sich unterdessen weitere vielversprechende Grubenfelder nahe der Strecke der Köln-Mindener Eisenbahn verschafft. Er errichtet dort die Zeche Zollverein: Sie wird mehr Kohle fördern als jedes andere Bergwerk im Ruhrgebiet.

In der ganzen Region wächst das Geschäft mit dem schwarzen Gestein um die Mitte des 19. Jahrhunderts nun rasant. Innerhalb von zehn Jahren verdoppeln die Zechenbetreiber in etwa die Menge der jährlich abgebauten Kohle. Und von der altmodischen Bergordnung mit ihren bürokratischen Vorschriften wollen sich die erfolgreichen Unternehmer nicht länger einengen lassen; selbstbewusst fordern sie von der preußischen Regierung Änderungen.



HARKORTS FABRIK erhebt sich in den Bauten der Burg Wetter an der Ruhr. Der 1818 gegründete Betrieb ist eines der ersten Unternehmen in Deutschland, die Dampfmaschinen nicht nur selbst nutzen, sondern auch für den Verkauf fertigen

So auch Franz Haniel. 1848 schickt er seinen Sohn und designierten Nachfolger Hugo in eine staatliche Kommission in Berlin, die an einer Reform des Bergrechts arbeitet. Die Zechenbetreiber protestieren zunehmend heftiger gegen die Einschränkungen. Und schließlich gibt die Regierung nach. Ein Bündel von 14 neuen Gesetzen hebt die ungeliebten Regeln nach und nach auf. Die Bergwerksbesitzer können nun ungehindert über ihr Eigentum verfügen, müssen sich weder Fördermengen noch Preise von den Beamten genehmigen lassen. Und da sie keine Eingriffe der Behörden mehr zu fürchten haben, wagen sie weit größere Investitionen, bauen immer neue Bergwerke.

Für die Bergleute dagegen bedeuten die Reformen einen Verlust: Nicht mehr der Staat legt ihre Löhne und Arbeitszeiten fest, diese werden vielmehr frei zwischen Arbeitern und Unternehmer vereinbart – wobei Letztere oft die Bedingungen diktieren können. Immerhin bleiben die Knappschaften erhalten, die den Bergleuten in Notlagen Geld zahlen.

Franz Haniel betreibt schon länger, ebenso wie einige andere Firmenchefs, eigene „Unterstützungskassen“. Sie bieten kostenlose Arztbesuche, Schulgeld für Waisen und Witwenrenten – werden aber, wie die Knappschaften, zu einem beträchtlichen Teil durch Beiträge der Arbeiter finanziert.



BINNEN WENIGEN JAHRZEHNTE weichen viele Naturflächen des Ruhrgebiets den Bauten der neuen Zeit. Die Stadt Essen (im Bild rechts) wirkt um 1880 nur noch wie ein Anhängsel der Krupp'schen Gussstahlfabrik, in deren Werkshallen Tausende Männer arbeiten

Die frisch erschlossenen Grubenfelder nördlich der Ruhr, der Siegeszug der Eisenbahn, die Abkehr von der alten Bergordnung : All das entfesselt eine ungeheure ökonomische Dynamik. Weil der Tiefbau meist zu kostspielig ist, um neue Werke allein aus familiären Firmenmitteln zu finanzieren, schließen sich Unternehmer vor Ort immer häufiger zu Aktiengesellschaften zusammen, an denen sich auch Investoren aus Großbritannien, Frankreich oder Belgien beteiligen. Und nach dem Vorbild Franz Haniels erschaffen viele Geschäftsleute branchenübergreifende Unternehmen, bei denen Kohleförderung sowie Metallgewinnung und -verarbeitung in einer Hand liegen.

Beide Sparten befeuern sich gegenseitig immens: Denn die Eisenwerke benötigen Kohle für ihre Öfen – die von Lokomotiven zu den Hütten gebracht wird. Die Lokomotiven werden selbst aus dem in den Hütten produzierten Eisen gefertigt, werden zudem mit Dampf betrieben.

Und so steigt mit jeder neuen Lokomotive für den Transport wiederum die Nachfrage nach dem schwarzen Gestein. Dazu fertigen die Hütten auch Dampfschiffe und Dampfwebstühle, die ebenfalls sowohl in Herstellung wie Betrieb gewaltige Mengen Kohle verschlingen und so ihrerseits die Dynamik speisen: Noch mehr Brennstoff muss befördert werden, noch mehr Lokomotiven, Waggon, Schienen, Brücken, Schiffe sind dafür notwendig. Es ist ein gigantischer, von den scheinbar unerschöpflichen Kohlevorräten befeuerter Kreislauf, der die große Verwandlung des Ruhrgebiets immer weiter vorantreibt, die Region trotz mancher Krisen und Rückschläge im Laufe des 19. Jahrhunderts endgültig zum wirtschaftlichen Herz Deutschlands macht.

Ein Kreislauf, den Franz Haniel mit in Gang gesetzt hat – und der ihn reicher und reicher macht: Gegen Ende seines Lebens ist er der größte Bergwerksbesitzer an der Ruhr. Allein die Zeche Zollverein fördert mit jährlich rund 200 000 Tonnen mehr als doppelt so viel Kohle wie die gesamte Gegend im Jahr seiner Geburt. Zudem gehört ihm weiterhin ein zwischenzeitlich noch gewachsener Anteil an der Firma Jacobi, Haniel & Huyssen. Deren Fabriken bedecken, 60 Jahre nach ihrer Gründung, in Oberhausen und anderen Orten große Areale mit lang gezogenen Hallenbauten und beschäftigen rund 5000 Menschen.

Franz Haniel stirbt am 24. April 1868 im Alter von 88 Jahren, wenige Monate nach seiner Frau. Der Mann, der so viele Veränderungen angestoßen hat, ist selbst immer auf demselben Fleck geblieben: Der Tod ereilt ihn in jenem Haus, in dem er zur Welt kam, in dem er vermutlich die Nachricht vom Mergeldurchbruch erhalten, in dem er die meisten seiner Entscheidungen getroffen hat. Und in dessen Nähe Millionen Tonnen des brennbaren schwarzen Gesteins umgeschlagen wurden, das sein Leben wohl mehr bestimmt hat als alles andere.

2. Wegbereiterin eines Weltkonzerns. Helene Amalie Krupp.



KEIMZELLE: Das 1811 errichtete Schmelzwerk der Familie Krupp

Im März 1799 erhält die Hütte „Gute Hoffnung“, eines der ersten Eisenwerke des Ruhrgebiets, einen neuen Besitzer, genauer gesagt: eine Besitzerin. Helene Amalie Krupp, Oberhaupt ihrer Familie, erwirbt die Hütte. Energisch führt die Witwe Helene Amalie Krupp ab 1757 die Kolonialwarenhandlung der Familie in Essen, investiert auch in Zechen und kauft sogar eine Eisenhütte. Ihr Vermögen legt den Grund für eines der größten Stahlunternehmen der Erde Anlage in Sterkrade, einem Teil des heutigen Oberhausen. Es ist der erste Schritt in das Geschäft mit Eisen und Stahl, mit dem die Krupps zu einer der mächtigsten Industriellendynastien in Deutschland aufsteigen werden. Gegründet auf Helene Amalie Krupps Tatkraft – und auf ihren Handel mit Pfeffer, Porzellan und anderen Dingen.

Durch Heirat wird Helene fast fünf Jahrzehnte zuvor, 19-jährig, Teil der Familie. 1751 ehelicht sie, selbst aus wohlhabendem Hause, den 26 Jahre älteren Friedrich Jodocus Krupp, dessen Familie bereits seit dem 16. Jahrhundert in Essen lebt und der einen profitablen Kolonialwarenladen betreibt. Und wohl schon bald danach hilft Helene Amalie ihrem Mann bei der Führung des Geschäfts. So ist sie vorbereitet, als ihr Gatte wenige Jahre später stirbt. Als Witwe leitet sie den Betrieb nun allein, in dieser Zeit auch als Frau nicht ungewöhnlich.

Wie schon ihr Ehemann verkauft sie Lebensmittel an die Oberschicht in Essen und Umgebung sowie an dort ansässige Läden: Kaffee, Stockfisch und Rosinen, dazu exotische Gewürze wie Anis, Zimt oder Pfeffer. Zum Sortiment zählen zudem Farben, Malutensilien und Leinentuche. Ihre Hauptlieferanten sind Händler aus den Niederlanden, denn deren Waren lassen sich über Rhein und Ruhr vergleichsweise einfach nach Essen transportieren. Über die Jahre allerdings erweitert Helene Amalie Krupp den Umfang des Geschäftes erheblich, arbeitet zunehmend auch mit Bremer, Hamburger, sogar Londoner Kaufleuten zusammen.

Bei all ihren Aktivitäten beweist sie Entschlossenheit und Durchhaltevermögen. In Briefwechseln feilscht sie mit Lieferanten über Preise, fordert energisch bessere Qualität. Ihre hohen Gewinne investiert sie in Grundbesitz. Die Eisenhütte „Gute Hoffnung“ erwirbt sie wohl eher notgedrungen:

Der Vorbesitzer ist bei der Witwe stark verschuldet. Einige Jahre betreibt Helene Amalie die Hütte mit einigem Erfolg, lässt etwa Öfen, Töpfe oder Gewichte aus Eisen fertigen. Immer wieder aber gibt es Probleme mit der unzuverlässigen Belegschaft und Streitigkeiten mit der konkurrierenden St.-Antony-Hütte.

Das Potenzial der noch neuen Branche sieht vor allem ihr Enkel Friedrich Krupp, ein Sprössling von Helene Amalies bereits verstorbenem Sohn. Seit 1805 in der Hütte tätig, will er Teile für Dampfmaschinen herstellen. Doch die Qualität der Produkte, die er auf einen ersten Auftrag hin gießen lässt, ist nicht zufriedenstellend. Und bereits 1808 verkauft die Großmutter das Werk wieder.

Als Helene Amalie Krupp am 9. Mai 1810 stirbt, hinterlässt sie ihren Erben Besitz im Wert von rund 120 000 Reichstalern, ungefähr das 300-fache Jahreseinkommen eines wohlhabenden Stadtbürgers. Mit seinem Anteil an dem Vermögen knüpft ihr Enkel Friedrich an das kurzzeitige Metallgeschäft der Familie an. Er investiert fast alles in den Versuch, hochwertigen Gussstahl herzustellen, ist allerdings lange glücklos. Erst seinem Sohn Alfred wird es im Laufe des 19. Jahrhunderts gelingen, die Gussstahlproduktion wirklich profitabel zu machen – und einen Großkonzern der Schwerindustrie aufzubauen, den es ohne das Kapital und die Pioniertaten von Helene Amalie Krupp nie gegeben hätte.

Verlinkungen:

->

Quellen:

Internetquellen

->

->

->

Sekundärliteratur

-> Fischer, Oliver: Frühindustrialisierung. Pioniere einer neuen Welt, in: Das Ruhrgebiet. Von Menschen und Maschinen, Fortschritt und Drama (GEO Epoche, Jg. 2022, Heft Nr. 114), Hamburg 2022, S. 26-35.

-> Bauer, Jakob: Wegbereiterin eines Weltkonzerns. Helene Amalie Krupp, in: as Ruhrgebiet. Von Menschen und Maschinen, Fortschritt und Drama (GEO Epoche, Jg. 2022, Heft Nr. 114), Hamburg 2022, S. 36-41.

->

Revision #8

Created 9 April 2026 15:23:48 by Marlon Zimmermann

Updated 16 May 2026 12:55:03 by Marlon Zimmermann