

die Mitte Oktober 1904 ins Handelsregister eingetragen wurde und damit Rechtsgültigkeit erlangte. Auf der von der Dresdner Bank beantragten zweiten außerordentlichen Generalversammlung der Hibernia wiederholte sich daher das Abstimmungsergebnis der ersten. Die bemühten Gerichte wiesen schließlich in allen Instanzen bis hin zum Reichsgericht die Beschwerden der Dresdner Bank umfassend zurück, so daß im Juni 1906 die Streitigkeiten endgültig beigelegt wurden.

Die Hibernia-Affäre ist ein besonderes Kapitel der deutschen Wirtschaftsgeschichte. Im Verlauf der Auseinandersetzungen zeigte sich eindrucksvoll, daß der preußische Staat zu Beginn des 20. Jahrhunderts nicht in der Lage war, seine wirtschaftspolitischen Zielsetzungen gegen den vereinten Widerstand von Ruhrbergbau und Großbanken durchzusetzen. Die Banken kontrollierten die Branche und das RWKS hatte durch den neuen Syndikatsvertrag eine Struktur geschaffen, die diese gegen äußere Einflüsse wirkungsvoll abschirmte. Gleichzeitig hatten beide selbstbewußt aufgezeigt, daß sie von keiner Seite, auch nicht von der des Staates, Eingriffe in ihre Interessen duldeten, und damit bewiesen, daß sich ein Machtfaktor entwickelt hatte, der die Belange des preußischen Staates beeinträchtigte.

William Thomas Mulvany: Annäherung an eine Unternehmerpersönlichkeit des 19. Jahrhunderts

von Olaf Schmidt

Die industrielle Geschichte des Ruhrgebiets ist eng mit den Namen bekannter Unternehmerpersönlichkeiten verbunden: Friedrich Harkort, Franz Haniel, Friedrich Krupp, um nur die bekanntesten zu nennen. Die Beschäftigung mit der Biographie derartiger Persönlichkeiten birgt immer die Gefahr, in eine historiographische Heldengeschichte zu verfallen und gegenüber den spezifischen Leistungen des einzelnen seine Einbindung in soziale, wirtschaftliche und administrative Strukturen zu vernachlässigen. Trotzdem gibt es Persönlichkeiten, die im besonderem Maße aus ihrem Umfeld hervorragen, sei es durch außergewöhnlichen wirtschaftlichen Erfolg oder herausragende Kompetenz. Eine dieser Persönlichkeiten war der irische Ingenieur William Thomas Mulvany, der heute vornehmlich mit der Gründung der Zechen Hibernia in Gelsenkirchen, Shamrock in Herne und Erin in Castrop in Verbindung gebracht wird und somit den Beginn der Industrialisierung dieser Städte markierte. Die Tatsache, daß ausgerechnet Iren im Ruhrgebiet Zechen gründeten, wird gemeinhin als Kuriosum vermerkt ohne dieses jedoch zu hinterfragen. Immerhin verfügte Irland im 19. Jahrhundert über keinen nennenswerten Bergbau. Das Auftreten der Kartoffelfäule vernichtete seit 1845 die Nahrungsgrundlage der verelendeten irischen Landbevölkerung und entwickelte sich zur größten europäischen Hungerkatastrophe des 19. Jahrhunderts mit einschneidenden demographischen und sozialen Folgen. Die Famine-Jahre wurden zur traumatischen Erfahrung Irlands, die noch heute nachwirkt. Die Tatsache, daß nur wenige Jahre später, im Jahre 1855, erstmals irisches Kapital im Ruhrgebiet auftaucht, erscheint vor diesem Hintergrund umso erstaunlicher.

Der Weg des irischen Kapitals an die Ruhr führte über Brüssel. Dort lebte Michael Corr van der Maeren, ein aus Irland stammender Kaufmann, der 1847 durch seine Arbeit für die Englisch-Belgische Bergwerks-Aktiengesellschaft auf die Möglichkeiten aufmerksam geworden war, die die Ausbeutung der Steinkohlenfelder bei Gelsenkirchen boten. Corr gelang es, in Irland zwei Quäkerfamilien für den Ankauf von Grubenfeldern in der Nähe des Bahnhofs Gelsenkirchen der Köln-Mindener Eisenbahn zu interessieren. Eine Investition in diesem Bereich versprach nicht nur gute Gewinnaussichten, sie wurde auch durch die beginnende Liberalisierung des preußischen Bergrechts und die

Abkehr der Bergbehörden vom Direktionsprinzip unterstützt. Repräsentant der neuen Berggewerkschaft wurde William Thomas Mulvany. Mulvany wurde 1806 in Sandymount, einem Vorort von Dublin geboren und konnte bei seinem Umzug nach Deutschland im Jahre 1855 bereits auf eine ansehnliche Karriere zurückschauen. Er stammte aus einem künstlerisch geprägten Elternhaus und begann zunächst ein Medizinstudium am renommierten Trinity College in Dublin, das er aber nach kurzer Zeit wegen finanzieller Schwierigkeiten aufgeben mußte. Ein neues Betätigungsfeld fand Mulvany zunächst im irischen Vermessungsdienst. 1836 wurde er Zivilingenieur bei der Shannon-Commission, die mit der Regulierung und Schiffbarmachung des größten irischen Flusses beschäftigt war. Diese Arbeiten standen in engem Zusammenhang mit der Politik des 1831 gegründeten Board of Public Works in Irland, einer Behörde, die durch gezielte öffentliche Infrastrukturarbeiten, vornehmlich im Verkehrsbereich, die industrielle Entwicklung Irlands fördern wollte und diesbezüglich im Gegensatz zum im englischen Mutterland weitgehend vertretenen Prinzip des "Laissez faire" stand.

Mulvanys weitere Karriere entwickelte sich im engen Zusammenhang mit dem Board of Works und seiner Politik. Nachdem er sich bei den Shannon-Arbeiten bewährt hatte, beschäftigte er sich seit 1839 mit der Planung großangelegter Entwässerungsarbeiten und der Ausarbeitung eines diesbezüglichen umfassenden Gesetzeswerks, das 1842 verabschiedet wurde. Mulvany wurde Commissioner für sämtliche Entwässerungsarbeiten und in dieser Funktion 1846 in die Spitze des Board of Works übernommen, das zu dieser Zeit seine große Bewährungsprobe zu bestehen hatte. Die Drainagearbeiten erlebten während der Hungerjahre im Rahmen von Notstandsarbeiten einen enormen Aufschwung, wurden aber später kritisiert, da sich die Grundeigentümer, die die Großprojekte finanzieren sollten, über die enormen Kostensteigerungen beklagten. Am Ende stand eine Untersuchungskommission des britischen Oberhauses, die zwar die Zweckmäßigkeit und Wichtigkeit der Arbeiten anerkannte, aber trotzdem eine Zusammenstreichung der Drainageprojekte bewirkte. Daraufhin verließ Mulvany 1854 das Board of Works und stand so dem Hiberniaprojekt zur Verfügung. Auch in Deutschland erwies sich Mulvany als erfolgreicher Organisator. In administrativen Fragen versiert, suchte er früh Kontakt zum Oberbergamt in Dortmund, das an der Anwendung britischer Bergbautechnik in der Emscherzone äußerst interessiert war. Mit der Anwerbung des Schachtbauingenieurs William Coulson aus Durham und seiner Spezialfirma gelang ihm dieser Technologietransfer. Die Zechen Hibernia und später auch Shamrock wurden zu Musteranlagen britischer Bergbautechnik. Es war nicht allein die Verwendung gußeiserner Segmentringe (Tubbings) für den Schachtbau, die durch hohe Effektivität und Geschwindigkeit für Aufsehen sorgte. Auch die Übertageanlagen unterschieden sich in hohem Maße von den im Ruhrgebiet üblichen Zechen. Deutliches Zeichen war die Verwendung von Schachtgerüsten an Stelle der sonst üblichen Schachthäuser und Malakofftürme. Hibernia und Shamrock gehörten bald zu den leistungsfähigsten Zechen des Reviers und wurden 1873 an eine deutsche Aktiengesellschaft verkauft. Zu diesem Zeitpunkt arbeitete Mulvany bereits an einem anderen Projekt, der Preussischen Bergwerks- und Hütten-AG mit den Zechen Erin, Hansa und Zollem sowie der Eisenhütte Vulcan in Duisburg. Dieses ehrgeizige Projekt eines gemischten Unternehmens scheiterte jedoch während der Wirtschaftskrise des Jahres 1877. Grund für den Konkurs waren extreme technische Schwierigkeiten im Bereich der Zechen, der Verfall der Eisenpreise und die Tatsache, daß die beteiligten englischen und irischen Aktionäre ihr Kapital zurückzogen. Der Konkurs beendete Mulvanys aktive bergbauliche Tätigkeit. Trotz dieses Mißerfolgs blieb Mulvany eine wichtige Persönlichkeit der Ruhrindustrie. Grund hierfür war das hohe Ansehen, das er im Verbandswesen genoß. Seit der Gründung des Vereins für bergbauliche Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund im Jahr 1858 gehörte er dessen Vorstand an. In diesem Unternehmerverband fand er Gelegenheit, seine verkehrspolitischen Ideen zu entwickeln, und es war wohl nicht nur sein anfänglicher wirtschaftlicher Erfolg, der seinen Diskussionsbeiträgen und Vorschlägen Gehör verschaffte. Mulvany verfügte über seine durch die Tätigkeit für das Board of Works geschulte Kompetenz in Verkehrsfragen hinaus auch über die Fähigkeit, seine Vorschläge auch gegenüber übergeordneten Instanzen bis hin zur Ministerialebene vorzutragen. Hinzu kam, daß er mit den Zechen Hibernia und Shamrock aktive Verkehrspolitik betreiben konnte. Bereits im Jahre 1861 wurde Hiberniakohle nach Nord- und Südamerika geliefert. Hinsichtlich des schlecht entwickelten

Verkehrssystem und der hohen Frachttarife hatten diese Lieferungen zwar für den übrigen Bergbau Signalcharakter, dürften aber wirtschaftlich kaum erfolgreich gewesen sein. Vielmehr beschworen sie andauernde Spannungen zu den in Irland lebenden Mitgewerken herauf.

Ein fortlaufendes Problem Mulvanys war die mangelnde Kenntnis der deutschen Sprache, die ihn an einer aktiven Teilnahme bei Diskussionen in größeren Gremien hinderte. Stattdessen äußerte er sich in Form von Druckschriften, die seine Vorschläge und Standpunkte klarlegen und so weit wie möglich eine Diskussionsgrundlage bilden sollten. So entstanden über 40 Veröffentlichungen, die sich mit Verkehrs- und Wirtschaftsfragen beschäftigten. Mulvany sah sich selbst in der Rolle eines objektiven Beobachters, obwohl ihm immer wieder Parteilichkeit für die Interessen der Bergbauindustrie vorgeworfen wurde. Tatsächlich lassen sich deutlich Strategien erkennen, die auf eine Absatzerweiterung der Kohle zielten, die Vorschläge Mulvanys griffen aber weiter. Grundgedanke seiner Bestrebungen war die Tatsache, daß eine Marktpräsenz rheinisch-westfälischer Kohle nur durch geringe Transportkosten erreicht werden könnte. Er konzentrierte sich hierbei hauptsächlich auf die Verdrängung britischer Kohle aus den Nordseehäfen, den potentiellen Exporthäfen für Produkte der heimischen Schwerindustrie. Ausgehend von der These, daß die Interessen der Schwerindustrie, der Konsumenten und der Verkehrsanstalten letztendlich identisch seien, setzte er sich für billige Frachttarife auf den Eisenbahnen ein und beschäftigte sich langfristig mit der Gestaltung eines leistungsfähigen Verkehrssystems mit den Komponenten Binnenschifffahrt und Eisenbahn, mit geeigneten Be- und Entladeeinrichtungen und angemessener Verkehrsorganisation. Er entwickelte in seinen Schriften einen ungemainen Weitblick, beschäftigte sich mit Fragen des Eisenbahntarifwesens, der Binnenschifffahrt, mit Währungsfragen und der Einrichtung einer Börse in Düsseldorf. Seine Schriften bieten einen tiefen Einblick in die wirtschaftliche Situation des Ruhrgebiets zwischen 1855 und 1885 und erscheinen gerade hinsichtlich der Industrialisierungsphase und des tiefgreifenden Strukturwandels dieser Region äußerst bedeutsam. Nur wenige Vorschläge Mulvanys wurden zu seinen Lebzeiten verwirklicht, blieben aber richtungweisend. Der Rhein-Herne-Kanal ging in weiten Bereichen auf Planungen Mulvanys zurück, das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat war in mancher Hinsicht eine konsequente Weiterentwicklung des Westfälischen Kohlenausführvereins, einer Absatzorganisation, an deren Gründung Mulvany beteiligt war. Mulvanys größter Erfolg war jedoch die Gründung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen im Jahre 1871, der, aus dem kriegsbedingten Verkehrsnotstand der Jahre 1870/71 entstanden, einer der bedeutendsten wirtschaftspolitischen Interessenverbände werden sollte.

William Thomas Mulvany starb am 30. Oktober 1885 in Düsseldorf. Sein Nachlaß gelangte ins Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsarchiv in Köln und ging dort während des 2. Weltkriegs fast vollständig verloren. Vor der Vernichtung diente er jedoch einer 1922 von Kurt Bloemers verfaßten umfangreichen Biographie als Grundlage. Bloemers hatte den unschätzbaren Vorteil, den nicht verzeichneten Nachlaß unbeschränkt nutzen zu können, fand aber sowohl hinsichtlich Mulvanys irischer Tätigkeit als auch einer Auswertung staatlichen Archivguts seine Grenzen. Seither erschienen nur wenige Aufsätze zu diesem Thema, eine erstaunliche Tatsache, wenn man bedenkt, daß der Name Mulvany in nahezu jeder Veröffentlichung zur Ruhrgebietsgeschichte auftaucht. Eine erneute Beschäftigung mit der Biographie Mulvanys im Rahmen eines Dissertationsprojekts erschien daher äußerst interessant. Die Auswertung der bergbaulichen Fachzeitschriften und der Periodika der Vereine, in denen Mulvany Mitglied war, brachte ähnlich interessante und aussagekräftige Erkenntnisse wie die Durchsicht des staatlichen und nichtstaatlichen Archivguts. Schon die Veröffentlichungen Mulvanys, die fast ausnahmslos, wenn auch verstreut, erhalten geblieben sind, sind wirtschaftshistorische Dokumente erster Ordnung, die ihre Bedeutung jedoch erst durch die Einordnung in die Gesamtzusammenhänge der wirtschaftlichen, industriellen und verkehrstechnischen Zusammenhänge bekommen. Forschungsaufenthalte in Irland erhellten nicht nur den biographischen Hintergrund Mulvanys, sie zeigten auch, wie sehr seine späteren wirtschafts- und verkehrspolitischen Bestrebungen dort ihre Wurzeln hatten. Eine kritische Beschäftigung mit der Biographie Mulvanys verspricht interessante Erkenntnisse

hinsichtlich der Industrialisierung des Ruhrgebiets und ist durch die notwendige und - durch das Fehlen des Nachlasses - notgedrungene Einordnung in Gesamtzusammenhänge geeignet, diese Persönlichkeit neu einzuordnen. Diese Einordnung erscheint umso bedeutender, wenn man bedenkt, daß Mulvany kaum in die gängigen Untermustern der Industrialisierungsphase paßt und sich aufgrund seiner biographischen und beruflichen Hintergründe in weiten Bereichen deutlich von diesen abhebt. Zum Zeitpunkt seiner Übersiedlung ins Ruhrgebiet verfügte er über keine kaufmännischen und, im Hinblick auf seine Bergbautätigkeit, ungenügende technische Qualifikationen. So waren es hauptsächlich sein enormes Organisationstalent und sein im britisch-irischen Staatsdienst geschultes Verständnis für die Zusammenhänge zwischen industrieller Entwicklung und der Schaffung leistungsfähiger Verkehrssysteme, die ihm eine wichtige und einflußreiche Position im Wirtschafts- und Verbandsleben des rheinisch-westfälischen Industrievier sicherten.

Literaturhinweis:

Bloemers, Kurt: William Thomas Mulvany. Ein Beitrag zur Geschichte der rheinisch-westfälischen Großindustrie und der deutsch-englischen Wirtschaftsbeziehungen im 19. Jahrhundert. (Veröffentlichungen des Archivs für Rheinisch-Westfälische Wirtschaftsgeschichte, Bd. 8) Essen: Baedeker 1922.

Henderson, William Otto: William Thomas Mulvany. Ein irischer Unternehmer im Ruhrgebiet. 1806 - 1885. (Kölner Vorträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Heft 12) Köln: 1970.

VERANSTALTUNGEN

„Kommunen und Unternehmen seit 1918. Wechselwirkungen zwischen öffentlicher und privater Wirtschaft“. Bericht über die 7. Jahrestagung des Arbeitskreises für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte.

Anläßlich der 7. Jahrestagung widmete sich der Arbeitskreis für kritische Unternehmens- und Industriegeschichte e.V. in Zusammenarbeit mit dem Westfälischen Institut für Regionalgeschichte und mit Unterstützung der Alfred Krupp von Bohlen und Halbach-Stiftung dem Verhältnis zwischen Kommunen und Unternehmen seit 1918, wobei insbesondere nach den Wechselwirkungen zwischen öffentlicher und privater Wirtschaft gefragt wurde.

Das Tagungsprogramm umfaßte 10 Beiträge, die in vier Sektionen mit unterschiedlichen Schwerpunkten zur Diskussion gestellt wurden. Thema der ersten Sektion war die „Einflußnahme von Unternehmen auf kommunale Entscheidungen“, wobei die kommunale Wirtschaftspolitik vornehmlich der Zwischenkriegszeit am Beispiel von drei unterschiedlichen Kommunen dargestellt wurde. Burkhard Zeppenfeld zeigte anhand der industriellen Interessenvertretung in Bochum die Dominanz der kommunalpolitischen Einflußnahme des Steinkohlenbergbaus und der Eisen- und Stahlindustrie in den städtischen Vertretungskörperschaften, die auch nach Abschaffung des Dreiklassenwahlrechts durch neue Einflußmöglichkeiten, etwa in Form des durch die preußische Staatsregierung 1921 geschaffenen Anhörungsrechts für Steuerinteressen, gewahrt blieb. Während die städti-