Julia Weigl

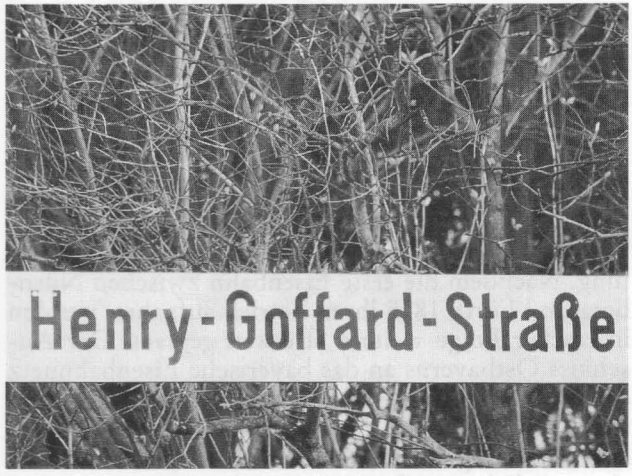
Ein Leben für die Schiene

Henri Goffard – Industrie-Pionier in Burglengenfeld

Kennen Sie Henri Goffard? Wissen Sie, dass er die Oberpfalz industriell ein starkes Stück weitergebracht hat und den Grundstein für die Maxhütte im Sauforst beim ehemaligen Bezirksamt Burglengenfeld legte? – Nein, Sie erinnern sich mehr als zwei Jahrzehnte nach dem Konkurs des Eisenhüttenwerks 1987 nicht mehr an ihn?

Tatsächlich gehört es nicht zu den leichtesten Übungen, sich heute im Städtedreieck zwischen Teublitz, Maxhütte-Haidhof und Burglengenfeld den Industrie-Pionier aus Belgien vorzustellen, der in sehr kurzer Zeit eine wirtschaftliche Entwicklung anstieß, die Generationen später noch einen enorm großen Einfluss auf die Menschen in der Region haben sollte. Für die Maxhütte repräsentiert Henri Goffard den Typ des Industrie-Pioniers, den eine Reihe seiner Landsleute in anderen Industrieregionen Deutschlands verkörperten: experimentierfreudig, hervorragend ausgebildet und neugierig auf ganz Europa, zumal auf die industriell weniger stark entwickelten Regionen Süddeutschlands. Den Unternehmergeist der Belgier im 19. Jahrhundert würden Volkswirte heute als nachhaltigen Technologietransfer bezeichnen.

Henri Goffard war kein Einzelkämpfer; zusammen mit seinem Kompagnon Télémaque Michiels profilierte er sich Mitte des 19. Jahrhunderts als Motor der oberpfälzischen Eisenindustrie. Als eingeschworenes Team waren die beiden angerückt, um im wahrsten Sinn des Wortes Berge zu versetzen. Durch den Abbau von Braunkohle im Tagebau als Energieträger bei der Herstellung von Eisenbahnschienen veränderten sie die Gegend um Burglengenfeld. Aus einer landwirtschaftlich geprägten Landschaft wurde allmählich eine Industrieregion. Im Gegensatz zu Henri Goffard erinnert an Kompagnon Télémaque Michiels im Städtedreieck rein gar nichts mehr. Letzterer machte sich nach strategischen Differenzen mit Goffard aus dem Staub, während Goffard in Burglengenfeld sein Leben ließ und kaum vier Jahre nach seiner Ankunft auf dem Friedhof – damals vor den Toren der Stadt – beigesetzt wurde. Heute steht dort im Schatten der Friedhofskirche das respektable Grabmal des Belgiers. Neugotisches Maßwerk umgibt die in Stein gehauenen Worte, die auf den Industrie-Pionier der Region hinweisen: *„A Henri Joseph*



Straßenschild Henri-Goffard-Straße in Burglengenfeld 2001

Goffard, né à Hodimont/Verviers le 31. Janvier 1822, mort à Sauforst le 28. Octobre 1854." („Für Henri Joseph Goffard, geboren am 31. Januar 1822 in Hodimont/Verviers, gestorben am 28. Oktober 1854 in Sauforst").

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde im Süden Burglengenfelds eine Straße nach ihm benannt. Sie verbindet die Maxhütter Straße mit der Regensburger Straße und ihr Name sagt heute vielen Burglengenfeldern, besonders den jüngeren unter ihnen, nichts mehr. Wie kam Henri Goffard nach Burglengenfeld?

Lockruf ins Land der „Wölfe und Wilden"

Der Eisenbahnbau war in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine der größten technischen und industriellen Herausforderungen und von zentraler Bedeutung. Nachdem die erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth 1835 ihren Betrieb aufnahm, wurden in rascher Folge weitere Strecken geplant. Der Anschluss Ostbayerns an das bayerische Eisenbahnnetz erfolgte spät, erst 1859, doch war die Oberpfalz schon wesentlich früher in den Brennpunkt derer geraten, die nach Möglichkeiten suchten, möglichst schnell eine möglichst große Menge qualitativ hochwertiger Schienen für eben dieses Schienennetz zu produzieren. Das war kein leichtes Unterfangen: Die Beschaffung hochwertigen Materials für den Ausbau der Trassen gestaltete sich als schwierig. Geeignetes Roheisen bezog die bayerische Staatsregierung, die den Eisenbahnbau zur Staatssache erklärt hatte, zunächst aus England und Belgien. Aus solchen geschäftlichen Beziehungen hatten die Unternehmer Michiels und Goffard hervorragende Kontakte zur bayerischen Regierung. Beide unterhielten in Eschweiler Au an der belgischen Grenze ein Eisenwerk und hatten bereits 1848 den Auftrag angenommen, 4.750 Tonnen sogenannter doppelter T-Schienen zu fertigen. Die Qualität der Schienen war bereits in den Lieferbedingungen von 1841/1842 genau definiert. Bis spätestens Ende Juli 1849 sollte die „Collektiv-Gesellschaft T-Michiels & Cie." unter der Ägide Michiels frei Kanalhafen Nürnberg liefern. Beide Unternehmer waren mit der Problematik des Eisenbahnbaus in Bayern vertraut. Der eine, Michiels, war neben seiner Tätigkeit als Eisenbahnfabrikant bayerischer Konsul und Goffard war Ende der 40er Jahre mit der Konzeption des bayerischen Eisenbahnnetzes betraut worden. Im Oktober 1850 unterbreiteten Michiels und Goffard der Regierung den Vorschlag, in Bayern ein Walzwerk zur Herstellung von Eisenbahnschienen zu errichten. Den beiden schwebte damals vor, diesen Plan auf der Basis der Pechkohle- und Roheisenversorgung in der Nähe von München zu realisieren. Als Michiels dann von den Braunkohlevorkommen in der Oberpfalz erfuhr, prüfte er die Situation vor Ort und fand neben den avisierten Braunkohlevorkommen 52 Hochöfen sowie jede Menge billiger Arbeitskräfte, logierte im „Gasthaus zur Post" am Marktplatz in Burglengenfeld und schrieb voller Begeisterung an seinen Kompagnon: *„Enfin, je répète, c'est un pays de loups et de sauvages, bon pour la fabrication de la fonte et du fer."* („Ich kann es nur nochmals bekräftigen, dies ist ein Land der Wölfe und Wilden, gut geeignet für die Fertigung von Stahl und Eisen.") Von der mittleren Oberpfalz als einem Land von Wölfen und Wilden zu sprechen, hat gewiss nichts Schwärmerisches, doch reizten diese Worte die unternehmerische Ratio des Empfängers. Bereits am 16. Januar 1851 hatten Michiels und Goffard ihre Eingabe vom Vorjahr leicht verändert eingereicht und als Produktionsort die Oberpfalz angegeben. Sie waren sich ihrer Sache so sicher, dass sie noch vor der Genehmigung mit dem Kauf von Braunkohlefeldern begannen. Neider und Kritiker beobachteten die Aktivitäten der Belgier genau; eine Gruppe oberpfälzischer Hochofenbesitzer befürchtete, die Fabrik könne die Holzpreise in die Höhe treiben. Ein weiterer Industrieller versuchte mit den auswärtigen Interessenten in Konkurrenz zu treten und ersuchte ebenfalls, jedoch vergeblich, um die landesherrliche Konzession für die Errichtung eines Schienenwalzwerkes. Am 17. April 1851 schlossen Michiels und

Goffard mit der königlich bayerischen Staatsregierung einen Vertrag, der die Errichtung eines Eisenwalzwerkes im Sauforst bei Burglengenfeld an die laufende Lieferung von Schienen koppelte. Lieferkonditionen wurden in diesem Vertrag detailgenau festgelegt und ebenso die Produktionsvoraussetzungen. Es wurde formuliert, dass im neuen Werk nur inländisches Roheisen verarbeitet, dass weder Holz noch Holzkohle verheizt und mit Ausnahme der Facharbeiter und des Aufsichtspersonals nur einheimische Arbeitskräfte beschäftigt werden dürften. Bereits in ihrem Antrag hatten die Belgier ihr Vorhaben als „wohltätige Einwirkung" auf die Region bezeichnet. Aus dieser wurde jedoch so schnell nichts; die rund 300 zur Ausbildung nach Eschweiler Au ins Stammwerk von Michiels entsandten oberpfälzischen Arbeiter machten ihrer sprichwörtlichen Sturheit alle Ehre und wollten sich weder mit den industriellen Arbeitsbedingungen noch mit der dortigen Verpflegung anfreunden. Für teures Geld mussten schließlich belgische Eisenarbeiter für Burglengenfeld geworben werden.

Die Grabstätte für Henri Goffard auf dem Burglengenfelder Friedhof nach der Sanierung 2002

„Marmor, Stein und Eisen bricht ..."

... und schließlich auch die Jahre lang geschmiedete Freundschaft von Télémaque Michiels und Henri Goffard. Noch vor der Konzessionierung hatten sich Michiels, der Vorsitzende der Eisenwerksgesellschaft in Eschweiler Au und Goffard, der nun die Geschicke des bayerischen Unternehmens lenken sollte, per Vertrag auf die zuvorkommende Behandlung der Oberpfälzer in Eschweiler Au verständigt und darüber, wie und in welchem Umfang das erste Kontingent an Schienen zu liefern sei. Schließlich sollte, das war die Grundlage dieses Vertragswerkes zwischen Michiels und Goffard, das Filial-Werk in Burglengenfeld alle Unterstützung der Fabrik in Eschweiler Au erhalten. Trotz dieser Vereinbarung zweifelte Goffard bald am Engagement seines Kompagnons für die neue Fabrik in der Oberpfalz. Goffard unterstellte ihm gar, dass er nur die erste Schienenlieferung im Kopf habe und seinen Absprung vorbereite. Das Betriebsergebnis des ersten Geschäftsjahres war über die Maßen schlecht. Vor Gericht mahnte der gerade 30-jährige Goffard die mangelnde Unterstützung Michiels' an. Offenbar fühlte er sich heillos überfordert und soll das Werk sogar für kurze Zeit verlassen haben. Die Generalversammlung am 31. Mai

1853 trug den Streitigkeiten zwischen Michiels und Goffard Rechnung und drängte auf eine Lösung der angestauten Probleme. Ohne eine Gegenstimme wurde der Austritt Michiels' als Geschäftsführer beschlossen. Michiels trat all seine Rechte, auch hinsichtlich der Schienenlieferungsverträge, vollständig ab. Alleiniger Hauptaktionär und Geschäftsführer war künftig Goffard. Nach der Genehmigung durch König Maximilian II. erhielt die neue Gesellschaft den Namen „Eisenwerk-Gesellschaft Maximilianshütte". Im Sommer 1853 produzierte das Werk zwar täglich 40 Tonnen Schienen, doch reichte auch diese Menge nicht aus, um den Forderungen gerecht zu werden und den Schienenlieferungsvertrag zu erfüllen. Dennoch: Die Staatsregierung war dem Unternehmen nach wie vor gewogen und orderte die größtmögliche Schienenmenge bei der Maxhütte.

Ein florierendes Unternehmen erlebte Goffard nicht mehr. Er starb am 28. Oktober 1854 mit 32 Jahren und wurde in Burglengenfeld begraben. Über die Umstände seines Todes ist genauso wenig bekannt, wie über seine Person. Der Briefwechsel mit Michiels und eine Fotografie sind die persönlichsten Dinge, die von Goffard bis heute erhalten blieben. Der Grabstein verrät allenfalls, dass es jemanden gegeben haben muss, der ihn repräsentativ gestalten ließ. Vielleicht war es der in München lebende Bruder Olivier August Goffard, ebenfalls Aktionär bei der Maxhütte, vielleicht.

Literatur

Berwing, Margit: Burglengenfeld, Regensburg 1996.

Nichelmann, Volker: Beitrag zur Darstellung der Entwicklung der eisenschaffenden Industrie in der Oberpfalz, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 97, 1956.

Seeling, Hans: Wallonische Industrie-Pioniere und Deutschland, Lüttich 1983.

Weigl, Julia: IndustrieKulturGeschichte im Landkreis Schwandorf, Regensburg 1994.