

Zeitschrift für Unternehmensgeschichte

25. Jg. Heft 1, S.12-27

Herausgegeben im Auftrag der Gesellschaft für Unternehmensgeschichte von Wilhelm Treue und Hans Pohl

Franz Steiner Verlag GmbH Wiesbaden

ZUR GESCHICHTE DES DEUTSCHEN HOLZHANDELS EIN VIERTELJAHRHUNDERT „BERGFORD“ 1921-1945

Von Wilhelm Treue, Göttingen

Vorbemerkung:

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden im Deutschen Reich jährlich etwa 41 Millionen m³ Holz produziert und etwa je zur Hälfte als Brenn- bzw. als Bau- und Nutzholz verwendet. Der Wert dieses so verbrauchten Holzes betrug rund 490 Millionen Mark. Im Jahre 1901 wurden im Deutschen Reich und in Luxemburg etwa 7,5 Millionen t Roheisen im Werte von 491 Millionen Mark erzeugt. In unserer Gegenwart ist in der Bundesrepublik der Pro-Kopf-Verbrauch an Spanplatten dem Werte nach ebenso groß wie der an Kunststoff. Trotz dieser Wert- und Bedeutungsrelation und obwohl diese vor 1900 natürlich noch viel günstiger für das Holz war, gibt es z.B. in Aubin/Zorn, „Handbuch der Deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte“ von W. Abel auf mehr als 130 Seiten für die Geschichte der Landwirtschaft von 500 bis 1800 und von G. Franz und M. Rolfes auf 110 Seiten für die Geschichte der Landwirtschaft von 1800 bis 1970 nicht einen einzigen zusammenhängenden Absatz über Wald-, Forst- oder gar Holzwirtschaft. Auch Spezialforscher wie K. Mantel und H. Rubner behandeln in ihren Arbeiten zwar die Forst-, nicht aber die Holzwirtschaft. Und gänzlich übersehen wird infolgedessen die Geschichte des Holzhandels, der mindestens seit den 1870er und -80er Jahren über Zeitschriften verfügte, die viel für den Historiker interessantes Material enthalten.

So gibt es denn heute in keiner deutschen Wirtschafts- oder Sozialgeschichte des Mittelalters oder der Neuzeit zuverlässige und ausführliche Abschnitte über das Holz: Das Holzvolumen, um das es beim Einschlagen und beim Handel ging, der Umfang des Absatzraumes, der Arbeitsaufwand und der Ertrag werden nirgendwo erwähnt.

Wieviel Prozent des Holzes wurden für Heizen, Backen und Kochen, wieviel für gewerbliche Zwecke, zur Herstellung von Geräten, Möbeln usw., wieviel für den Haus-, Wagen- und Schiffbau verwendet? Wie änderte sich das im 19. Jahrhundert im Rahmen der industriellen Revolution, die Grubenholz und Eisenbahnschwellen, Bauholz für Wohn- und Fabrikbauten brauchte? Wie groß war schließlich der Wertanteil dieses Holzes an der gesamten Volkswirtschaft, der des Holzhandels am Gesamthandel, der des Im- und Exports am gesamten Außenhandel? Wie veränderte sich das Bedeutungs- und Wert-verhältnis von Holz und Eisen bzw. Stahl zwischen 1900 und 1945 in Deutschland? Welche Stellen nahmen in der deutschen Volkswirtschaft die Holz- und die Eisen- bzw. Stahlwirtschaft ein, wieviel Personen beschäftigten sie? All dies sind Fragen, von denen einige regional untersucht worden sind, die aber insgesamt weder in einer Geschichte des Holzes in Deutschland noch gar in gehöriger Breite in einer deutschen Wirtschaftsgeschichte Berücksichtigung gefunden haben.

Angesichts dieser Verhältnisse erscheint es besonders glücklich, daß eine heute fast 60 Jahre alte, in Danzig gegründete und bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges dort in großem Umfang tätige Holzhandelsfirma jüngst ihre Unternehmens- und zugleich eine Kaufmannsfamilien-geschichte vorgelegt hat - ein nicht nur mit selbstverständlicher Sachkenntnis, sondern auch

mit großem Verständnis für die tragende Geschichte von Politik und Wirtschaft geschriebenes wirtschaftsgeschichtlich wichtiges Buch.¹ Da dieses, wie das so bei Unternehmensgeschichten infolge der Bescheidenheit der Unternehmer, die ihre historische Bedeutung unterschätzen, und infolge des Hochmuts von Historikern, die Wirtschaftsminister für historisch relevant halten, deren Gegenparteien, nämlich die Unternehmer und Unternehmen, aber nicht für forschungswert erachten, zu sein pflegt, kaum in die Bibliotheken und Historischen Seminare geraten wird, sei hier der für die allgemeine deutsche Wirtschafts- und Zeitgeschichte wichtige Inhalt konzentriert vorgelegt. Es wird sich gewiß nicht sehr bald wieder die Möglichkeit bieten, auf so solider Quellengrundlage die Geschichte eines großen Holzwirtschaftsunternehmens im 20. Jahrhundert zu behandeln.

*

Aufgrund des Vertrages von Versailles vom 28. Juni 1919 trat am 15. November 1920 die „Freie Stadt Danzig“ - 1888,5 km² Fläche, 290,5 km Grenze, davon 184 km Wassergrenze - ins Leben. Die Gründermächte gingen „von der Voraussetzung aus, daß die Wirtschaftsinteressen Danzigs und Polens miteinander identisch seien, und setzten daher an die Stelle der politischen eine enge wirtschaftliche Verbundenheit zwischen beiden Staaten“². Danzig und das umgebende Gebiet schied bereits mit dem Inkrafttreten des Versailler Vertrages am 10. Januar 1920 aus dem Staatsverband des Deutschen Reiches aus. Am 9. November 1920 wurde zwischen der Freien Stadt Danzig und der Republik Polen in Paris ein Vertrag geschlossen, der die Rechte Polens in Danzig festlegte. Danzigs Versorgung mit Lebensmitteln war annähernd zu zwei Dritteln, die mit anderen Konsumgütern so stark auf Einfuhr angewiesen, daß mehr als die Hälfte des gesamten Verbrauchs mit Export und Transit erworben werden mußte: Vom Transithandel, vom Speditionsgewerbe, von Reedereien, Banken usw. Für diese Wirtschaftsstruktur war es von entscheidender Bedeutung, daß der selbständige Staat „Freie Stadt Danzig“ außenpolitisch durch Polen vertreten wurde; er bildete mit Polen ein einheitliches Zollgebiet, so daß in ihm die polnischen Zollgesetze und Tarife galten. Diese Einbeziehung Danzigs in das polnische Zollgebiet und die Tatsache, daß ein Teil des polnischen Außenhandels über Danzig abgewickelt wurde, machte die Hafenstadt sehr abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung Polens und vom polnischen Außenhandel.

Zu Beginn des Jahres 1921 bezeichnete die Handelskammer zu Danzig den Holzhandel als „in vollster Gärung“. Eine große Zahl von Firmen aus den ehemals preußischen, nun polnischen Gebieten hatte „in Danzig Filialen errichtet, um diese dann in Hauptniederlassungen umzuwandeln. Andere Firmen aus Polen, Rußland und den Randstaaten taten dasselbe, und so hat sich die Zahl der in Danzig tätigen Holzfirmen ganz erheblich vermehrt. Der Verkehr mit Holz ist außerordentlich groß geworden“. Starke Importen aus dem Osten stand ein entsprechender Bedarf im Westen, besonders in England, aber auch in Frankreich, Belgien, Dänemark und selbst in Spanien gegenüber. In dieser Situation mußte die Aussicht einer unabhängigen ausländischen Gesellschaft, die über Kapital, Erfahrung und Initiative verfügte, sehr gut erscheinen. Es fehlte jedoch an geeigneten Holzlagerplätzen.

Die seit 1851 bestehende Bergenske Dampskipsselskab, eine der bedeutendsten norwegischen Reedereien mit etwa 50 Seefrachtdampfern und einigen Passagierschiffen suchte nach der Darstellung des „Hamburgischen Correspondenten“ vom 22. September 1923 über „Neuanlagen im Danziger Hafen“ „als erste in großzügiger Weise Abhilfe zu schaffen“. Sie gründete 1919 in Danzig die Bergenske Baltic Transports, Ltd. Ihr Geschäftsbetrieb nahm innerhalb weniger Monate großen Umfang an. Unter ihren Exportgütern stand Holz an erster Stelle: Monatlich wurden zehntausend „Standards“ (ein variables Maß, im Durchschnitt etwa 3,4 - 3,6 m³) verladen.³

Als die norwegische Reederei beobachtete, daß in dem von den innenpolitischen Wirren in Deutschland getrennten Danzig die Aussichten für Holztransitgeschäfte schnell immer weiter stiegen, gründete sie außerdem gemeinsam mit der englischen Reederei Walford Baltic Transports, Ltd. die Bergenske & Walford Baltic Transports, Ltd. Diese begann im Oktober 1921 mit der Errichtung eines großen Holzlagerplatzes am Ostrande von Danzig auf sumpfigem Wiesengelände, auf dem bis dahin Schlachtvieh geweidet hatte. Die Verwaltung dieses Lagerplatzes erhielt den Namen Bergford Holz-Speditions- und -lagergesellschaft mbH (aus *Bergenske* und *Walford* bildet).

Diese Kombinationen bedürfen einer Erklärung: Die in England 1919 von George Paget Walford gegründete Walford Lines, Ltd. etablierte 1920 die nur bis 1922 existierende Walford Baltic Transports, Ltd., und diese wurde also nun Partnerin der norwegischen Reederei Bergenske. Die daraus entstandene Bergenske & Walford Baltic Transports, Ltd. ließ durch ihre Niederlassung in Danzig - einer abhängigen englisch-norwegischen Enkelgesellschaft also - den Ausbau des obengenannten Holzlagerplatzes vornehmen.

Die Ursachen für diese Verbindungen lagen darin, daß die alte norwegische Reederei Bergenske bedeutende Geschäftsmöglichkeiten in Danzig und über Danzig mit dem jungen polnischen Staat erkannte, wohin bereits unmittelbar nach der russischen Revolution dänische Geschäftsfreunde von Petersburg aus, mit denen man dort zusammengearbeitet hatte, übergesiedelt waren.

In Danzig begegnete man dem englischen Reeder Leopold Walford, der am 26. März 1920 in London die Walford Baltic Transports, Ltd. gegründet hatte. Er war verheiratet mit einer Stieftochter von Sir Basil Zaharoff, der sich für eine Zusammenarbeit mit norwegischen Unternehmern interessierte. In Schloß Balincourt bei Paris, das Zaharoff gehörte, beschloß man nun die Zusammenfassung der Ostseeinteressen, wobei das Kapital der englischen Gesellschaft durch £ 37 500 von Seiten der Bergenske verdoppelt wurde, die nun den Namen Bergenske & Walford Transports, Ltd. annahm. Im Jahre 1922 wurde L. Walford ausgezahlt und der Gesellschaftsname in Bergenske Baltic Transports, Ltd. verkürzt, die bis 1927 bestand und dann bis 1936 in eine selbständige Aktiengesellschaft umgewandelt wurde.

Als der Ausbau des Lagerplatzes der Bergford begann, verfügte die Gesellschaft bereits über ein Landlager und drei Wasserlager mit mehr als 147000 m² Fläche. Die Anlage des neuen Platzes wurde sehr großzügig gehandhabt und daher teuer. Man errichtet 250 m lange Kai-mauern, hob das Gesamtgelände um 1,80 m aus dem Sumpf, vertiefte und schuf Fahrrinnen und Kanäle zum Laden und Löschen und bewegte dabei Erd- und Wasser-Mengen, die einem Erdwürfel von 50 m Seitenlänge und einem 10 m tiefen See von 180000 m² Fläche entsprachen. Schließlich verfügte man im Juni 1923 über einen zusätzlichen Platz von 170000 m² mit 2300 m Staatsbahn- sowie 12000 m Feldbahngleisen, auf dem täglich bis zu 100 Waggons entladen werden konnten. Am 250 m langen Kai konnten gleichzeitig vier bis fünf Dampfer liegen. Das war der größte Umschlagplatz des Danziger Hafens. Auf ihm arbeiteten im allgemeinen vier „Platzbeamte“, 12 Meister und Zähler, 50 „Partiesführer“ und mehrere 100 „Platzarbeiter“.

Bei der Eröffnung des Platzes am 17. August 1923 betonte zwar einer der Bergford-Direktoren „Hier wird nicht spekuliert, hier wird gearbeitet“. Aber jedermann wußte, daß der Platz durch die nun galoppierende Inflation billig geworden war, und niemand konnte voraussagen, wie sich die bevorstehende Währungsreform auswirken würde.

Danzig hatte nach dem Kriegsende die Reichswährung behalten, aber nicht die deutsche Devisen-Gesetzgebung übernommen. Das bildete einen Anreiz für die Gründung von „hunderterten von neuen Handelsunternehmungen“, im Jahre 1921 „von zahlreichen Banken und Bankgeschäften“, was u.a. eine Vergrößerung der Börse zur Folge hatte. Aber auch Danzig entging nicht der Inflation. Der Dollar war am 1. Februar 1923 41 000 Mark, am 1. Oktober 275 Millionen Mark „wert“. Außerdem wirkten sich polnische Währungsschwierigkeiten aus. Der Versuch, durch „Industrieschecks“, die durch die Danziger Unternehmerschaft gedeckt wurden, den Markverfall aufzuhalten, verzögerte nur die Neuregelung. Im Oktober 1923 gab es einen „Zwischengulden“, am 1. Januar 1924 endgültig den an das englische Pfund angelehnten Danziger Gulden, eine „mittelbare Goldwährung“, die ein Rediskont-Vertrag mit der Bank von England sicherte.⁴

Das erste Jahr der neuen Währung und des neuen Bergford-Platzes war „ein ausgesprochenes Krisenjahr“. Das lag nicht nur am langen Frost, sondern auch an Polens Wirtschaftsschwierigkeiten sowie am Geldmangel nach der Währungsreform - am meisten aber wohl an Polens Steuer-, Zoll- und Wirtschaftsgesetzgebung, die, wie u.a. die Geschichte von Georg von Giesche's Erben und die der Donnersmarck-Unternehmungen in Schlesien in diesen Tagen deutlich zeigt, darauf angelegt war, deutschen und Danziger Unternehmungen das Leben zu erschweren und ihre Bereitschaft zur Aufgabe, zum verlustreichen Verkauf an Polen zu bewegen. Unternehmen, die wie Bergford, von vornherein Rückhalt in Skandinavien, England oder den USA besaßen, konnten gegen solche Benachteiligungen mit Aussicht auf Erfolg protestieren; andere, wie Giesche, beschafften sich Beteiligungen von Industrieunternehmen und Anleihen von Banken in den USA, die eine ähnliche Wirkung hatten. Viele rein deutsche und Danziger Unternehmen aber büßten ihre Existenz ein, zumal sich - wie in Deutschland - 1924 sehr schnell zeigte, daß manche Geschäftszweige in den Inflationsjahren aufgebläht worden waren.

Bergford hatte seiner Konkurrenz gegenüber den Vorteil, daß der neue Lagerplatz für optimale Pflege des Holzes während des Umschlagens eingerichtet war - „denn die sachgemäße Lagerung von Holz ist eine Kunst, die umfassende Einrichtungen, größte Ordnung und sehr große Erfahrung beansprucht“.⁵ Danach war auch für Bergford das Jahr 1925 „reich an Arbeit, aber arm an Erfolg“ - wenn es nicht sogar Verluste brachte; die gesamten Geschäftspapiere sind verloren gegangen - , da Steuern, Sozialleistungen und Umschlagskosten stiegen, die Holzpreise aber auf dem Weltmarkt und besonders in England und Deutschland sanken. Dazu kam, wie die Handelskammer betonte, Mitte 1925 der deutsch-polnische Zollkrieg, „dessen Folgen sich in Danzig stark bemerkbar machten, da Firmen, die in Polen ihre Sägewaren lagern hatten, diese nicht nach dem Deutschen Reich liefern konnten und infolgedessen mit großen Kapitalien festgelegt wurden“. Man bezeichnete 1925 als das „Jahr der Enttäuschungen“. Bei Bergford fürchtete man, daß die polnischen Lieferanten aus Kapitalmangel bei der Produktion vom Fällen über den Einschnitt bis zum Transport in Schwierigkeiten geraten würden. Und außerdem entstand 1924 bis 1926 unter großem Aufwand das polnische Gdingen. Gewiß sollte dieser Hafen in erster Linie die polnische Kriegsflotte aufnehmen, die den Danziger Hafen nicht benutzen durfte; aber er sollte auch dem polnischen Warenaustausch dienen und Danzig Konkurrenz machen.⁶

Das Jahr 1926 wurde dagegen für den Danziger Holzhandel ein Mengen-Rekordjahr, die Holzausfuhr stieg auf fast 1,4 Millionen t.

Der Danziger Holzhandel war so alt wie der Handelsplatz Danzig. Während jedoch bis 1914/18 das Holz in Flößen nach Danzig gekommen war, traf es seit der politischgeographi-

schen Veränderung durch den Versailler Vertrag zumeist auf der Eisenbahn ein - was u.a. den Bedarf an Lagerplätzen bedeutend veränderte.

Auch waren Hölzer und Holzarten, die vorwiegend in nun russisch gewordenen Gebieten wuchsen bzw. hergestellt wurden, ganz in den Hintergrund getreten. Der englische Markt gewann langsamer als erwartet seine alte Aufnahmefähigkeit zurück. Allerdings bildeten sich auch neue Absatzmöglichkeiten - z.B. wuchs der Export von Gleis- und Weichenschwellen nach England, für die Danzig im Sommer 1927 als „zur Zeit unzweifelhaft der bei weitem bedeutendste Ausfuhrhafen“ genannt wurde.⁷ Die „Danziger Wirtschaftszeitung“ veröffentlichte am 12. Juni 1928 einen ausführlichen, materialreichen Bericht über den „Holzexport über den Danziger Hafen“.

An der gesamten polnischen Holzausfuhr hatte Danzig einen Anteil von 49% im Jahre 1924, im allgemeinen von etwa 27%, 1928 aber nur von 19%, da das für Deutschland bestimmte polnische Holz mehr und mehr auf dem Landwege exportiert wurde. Doch stieg der Transport über Danzig gleichwohl in absoluten Mengen erheblich, da der polnische Holz-Gesamlexport sehr stark wuchs.

Empfangsländer des Exports über Danzig waren für Schnittholz England, Deutschland, Holland, Frankreich, Dänemark und Afrika, für Grubenholz England, Frankreich, Belgien, Deutschland, für Rundholz Deutschland, England, Holland und Belgien.⁸

Der seewärtige Holzumschlag über Danzig betrug 1920-1938 in t:

Holzumschlag über Danzig von 1920-1938 im seewärtigen Warenverkehr

Jahr	Einfuhr (in t)	Ausfuhr (in t)	davon durch Bergford (in t)
1920	keine Angaben	-	-
1921	-	209 397	-
1922	-	335 136	90 000
1923	12000,1	730 996,4	109 000
1924	5015,2	101 8949,8	124 000
1925	3991,1	901 917	130 000
1926	-	138 9033	140 000 (von Januar bis Juli)
1927	14691,7	174 0365,3	
1928	25 742,2	914 191,8	
1929	24329,6	661 254,1	
1930	17284	824 301	
1931	15544,3	977 346	
1932	-	559 889	
1933	-	ca. 800000	
1934	12336,9	1 008 675,5	
1935	-	766 592,2	
1936	-	975 207, 7	
1937	-	1 181 450,2	
1938	-	813 00	

Die Bergford war zu etwa 14 bis 15% gemeint, als es nach etwa 1,4 Millionen t Holzausfuhr im Jahre 1926 im Handelskammerbericht über „Die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt im Jahre 1926“ abschließend hieß: „Die Aussichten für das kommende Jahr sind für den Danziger Holzhandel bei normalem Verlauf nicht ungünstig; die unnatürlich hochgetriebenen

Seefrachten sind bereits stark im Sinken. Die wirtschaftlichen Verhältnisse in Polen sind stabiler geworden, und die Geldflüssigkeit unterstützt die Unternehmungslust. Die Einkaufstätigkeit Danziger Firmen in Polen hat bereits stark eingesetzt. Große Abschlüsse zur Lieferung von Sägewaren und kiefernen Rundblöcken sind gemacht; besonders bemerkenswert sind sehr bedeutende Waldkäufe in Kongreßpolen durch eine Danziger Holzfirma.“

Das waren - keineswegs nur im Deutschen Reich - die wenigen „Goldenen 20er Jahre“. Aber niemand konnte Voraussagen, daß sie bereits 1927 ihren Höhepunkt erreichen würden - auch beim Holzhandel, der eben eine Art technischer Perfektion erreicht hatte. Ein Beispiel dafür: Wenn man früher für das Beladen eines Schiffes mit einer gewissen Menge Holz 21 Tage gebraucht hatte, dann genügten jetzt für das gleiche Quantum drei Tage. Aber der Gewinn lag weit mehr im Einsparen menschlicher Arbeitskraft als bei den Geldkosten: Der Kapitalaufwand für die Ladeeinrichtungen und deren Betrieb war kaum geringer, als die Lohnkosten beim Betrieb alter Art gewesen wären. Im Jahre 1927 war Danzig nach sieben Jahren Anstrengung bei Staat und Unternehmerschaft mit mehr als 1,7 Millionen t, die „den Vorkriegsumschlag weit hinter sich“ ließen, der größte Holzexporthafen Europas - und entsprechend stark war die Position der Bergford.⁹ Die Aussichten waren allerdings vorzüglich.

Aber bereits um die Mitte des Jahres 1928 erkannte man¹⁰, daß dieses Jahr „eine Ausnahme bleiben“ würde, da 1927 die Spannungen Polens mit seinen Nachbarn Deutschland und Litauen, die Sperrung der Memelschiffahrt, die den polnischen Holzexport nach Danzig zwang, und die Konjunktur durch den Zloty-Sturz eine Summierung von außergewöhnlich günstigen Sonderbedingungen - besonders im Englandgeschäft - schuf, die es kaum jemals wieder geben würde. 1928 gab es ein deutsch-polnisches Holzhandelsabkommen, Englands Einkäufe fielen sehr stark zurück, die Wiedereröffnung der Memelschiffahrt stand bevor - Danzigs Holzexport sank, und zwar um so schneller und tiefer, als Deutschland fast nur noch über die Eisenbahn importierte.

Im Jahre 1928 standen beim Holzhandel wieder Riga und Leningrad vor Danzig, dessen Umschlag um fast genau 50% auf 862.000 t zurückging - weit mehr, als man befürchtet hatte, wengleich er „noch erheblich umfangreicher als vor dem Kriege“ blieb und „wahrscheinlich auch größer bleiben“ würde.

Bedeutete schon der quantitative Rückgang bei fast gleichbleibenden Betriebskosten eine schwere Einbuße, so steigerten ungünstige Preise diese noch weiter, so daß „eine ganze Anzahl von Firmen, die ohne zureichende eigene Mittel Geschäfte in unverantwortlich großem Maßstabe betrieben hatten, zusammenbrachen.“

Die Bergford gehörte zu den „festgefügtten und solide arbeitenden Firmen“, die sich behaupteten und von denen die Handelskammer erwartete, daß sie „auch die schweren Zeiten überwinden und ihre Position behalten ...“¹¹. Doch auch diese litten nicht nur unter der wachsenden Konkurrenz aus den USA und der Sowjetunion, sondern auch unter dem technischen Fortschritt: „Bemerkenswert“, so hieß es im Kammerbericht, „sind auch die neuen Versuche in England, eiserne Bahnschwellen einzuführen, während bisher nur Holzschwellen gebraucht wurden...“¹²

Mit dem Blick auf die polnische Wirtschaftspolitik registrierte man 1928/29 die schnell wachsende Konkurrenzkraft Gdingens, das seit 1926 voll einsatzfähig war, und den weltweiten Rückgang der Konjunktur. Bei Bergford versuchte man, den Schwierigkeiten u.a. damit zu begegnen, daß man es nicht ablehnte, mittels eines längst schrottreifen jugoslawischen Frachters, der im Lloyd-Register nicht mehr verzeichnet war und nur mit Prämien-aufschlag

versichert werden konnte, mit Hilfe einer 9 m hohen Decklast, die die Kommandobrücke verdeckte, so daß man ein behelfsmäßiges Ruderhaus aus Brettern und ein Ersatzruder baute, 11900 m³ Holz nach Montevideo und Buenos Aires zu transportieren. Aber so etwas zeigt nur aufs deutlichste, daß Danzigs Holzhandel beim zehnjährigen Jubiläum der Freien Stadt im November 1930 einen Tiefpunkt erreicht hatte, der 1931 und 1932 noch jeweils übertroffen wurde, während Gdingens Holzumschlag 1932 immerhin bereits 88000 t betrug - zweifellos in der Hauptsache durch Holz der polnischen Staatsforstverwaltung, die politisch, nicht wirtschaftlich handelte; doch änderte das für Danzig nichts an der abträglichen Wirkung. 1933 sprang der Umschlag Gdingens aufgrund zielbewußter Exportpolitik sogar auf mehr als 250000 t. Es kam für Danzig erschwerend hinzu, daß die Position des englischen Pfundes, an das der Gulden gebunden war, immer unsicherer wurde und daß überall in der Welt Import- und Devisenbeschränkungen eingeführt wurden.

Aber - und für die Beurteilung der politisch-wirtschaftlichen Entwicklung auch in Deutschland ist das, wie so viele ähnliche Anzeichen, von Interesse -: „Die gegen Ende des Jahres [1932] eingetretene Stabilisierung der Preise und die hier und da auftretenden Anzeichen einer Besserung der Weltwirtschaftslage berechtigten den Danziger Holzhandel zu der Hoffnung auf eine Belebung des Holzgeschäfts im kommenden Jahre.

In dieser Situation der Hoffnung auf einen weltweiten Aufschwung und angesichts der Besorgnis wegen der schnell wachsenden Konkurrenzkraft Gdingens bestellte die Bergford am 22. Mai 1933 Wilhelm Johannes zu ihrem vierten Geschäftsführenden Direktor seit ihrem Bestehen.

W. Johannes, fast 40 Jahre alt, konnte nicht ahnen, daß die kaum zehn Jahre alte Gesellschaft bereits die größte Höhe ihrer Leistungen überschritten hatte und sich auf der Mitte ihres Lebens befand. Vielmehr erwartete er mit einer neuen allgemeinen Wirtschaftskonjunktur eine Belebung des Danziger Holzgeschäfts, das tatsächlich von 540 000 t im Jahre 1932 auf 800 000 t 1933 stieg und noch größer gewesen wäre, wenn es nicht das vom polnischen Staat immer stärker protegierte Gdingen gegeben hätte.

W. Johannes, der heute noch lebt, war am 14. Juni 1894 in Bromberg geboren worden, hatte aber bereits seit 1903 das Städtische Gymnasium in Danzig besucht. 1912-1914 hatte er eine kaufmännische Lehre bei der Gebr. Stumm GmbH in Neunkirchen absolviert. 1920 war er nach kurzem Studium in Danzig an der Technischen Hochschule Abteilungsleiter und Prokurist der Danziger Hoch- & Tiefbau GmbH, 1922 Direktor der aus deren Holzabteilung hervorgegangenen Aktiengesellschaft für Holzinteressen, Danzig, geworden, die unter seiner Leitung im internationalen Geschäft zwischen Wiborg und Westeuropa einen schnellen Aufschwung genommen hatte. Nun wechselte er also zur Bergford über. Die Erweiterung der Geschäftsführung der Bergford hing damit zusammen, daß die Gesellschaft u.a. eine Lombard-Kreditabteilung einrichtete, die also auf die bei ihr lagernden Kunden-Hölzer Kredit gewährte. Das vergrößerte die Geschäftsmöglichkeiten, machte aber auch die genaue Kenntnis aller Währungen der Länder nötig, in denen man Kunden hatte - was seit 1932 und insbesondere bei ost- und südosteuropäischen Ländern nicht mehr einfach war und häufige Reisen zu Danzigs Finanzzentrum London erforderte. Die Bergford unterhielt Vertretungen in Amsterdam, Antwerpen, Pressburg, Lemberg, London, Paris, Prag, Warschau und Wien.

Da der Danziger Holzhandel mit der allgemeinen weltwirtschaftlichen Erholung nicht Schritt hielt und da bald nach Hitlers Machtergreifung zunehmend politische Schwierigkeiten in Ostmitteleuropa abzusehen waren, beschloß die Bergenske Dampskipsselskab, Bergen, 1936 ihre Betriebe in Danzig und Gdingen zum Verkauf zu stellen. In ihrer Jubiläumsschrift von

1953¹³ heißt es zwar, „it was chiefly business considerations“, welche diesen Schritt verursachten, aber „to a certain degree“ waren natürlich auch die „growing tensions between Poland and Nazi-Gernany“ bedacht worden, die für eine norwegische Gesellschaft „in the Corridor as well as in the Free City of Danzig“ eine besondere Bedeutung haben mußten.

Die Bergenske bot Wilhelm Johannes die Bergford für 1 Million Gulden an. W. Johannes war durchaus am Kauf interessiert, brauchte aber mehr als die ihm zunächst gewährten neun Monate Optionszeit, um das Geld zusammenzubringen. Ein Versuch, ein AG-Konsortium zu bilden, scheiterte daran, daß alle Angesprochenen Aufsichtsratsmitglieder werden, aber kein Kapital riskieren wollten. Schließlich gewährte die Deutsche Bank, die im Gegensatz zur nationalsozialistischen Regierung in diesen Jahren mehrfach bei delikaten Gelegenheiten, z.B. bei der „Arisierung“ jüdischer Banken und Industrie-Unternehmen, Deutschlands wirkliche wirtschaftliche und politische Interessen vertrat, einen ausreichenden Kredit. Im Jahre 1937 konnte W. Johannes den Kaufpreis an die Bergenske überweisen.

Gewiß spielte bei diesen Verhandlungen und Entschlüssen eine erhebliche Rolle, daß W. Johannes 1936 bereits Geschäftsführer des 1919 durch den Zusammenschluß mehrerer Unternehmen entstandenen „Syndikats der Holzindustriellen Danzig-Pommerellen GmbH & Co für Holzspedition und -lagerung“ geworden war, das seit 1924 über einen sehr günstig im Kaiserhafen gelegenen Lagerplatz von 280 000 m² Größe verfügte. Dieses Unternehmen kaufte er gleichzeitig.

W. Johannes hatte damit 1937 eine starke Position im Danziger Holzgeschäft, zumal er auch noch die Anteile der Berghof Lager- & Warrant GmbH, eines weiteren Bergford-Betriebes, erwarb. Er besaß nun Läger in einer Gesamtgröße von 500000 m² Fläche. An seinen Kais konnten zehn Seeschiffe gleichzeitig bedient werden. Er beschäftigte ständig 500 bis 600 Personen, darunter etwa 50 Angestellte. Sofort ging er an die Integration und maschinelle Modernisierung der Anlagen sowie an die Erweiterung seines Aktionsraumes.

Aber er hatte bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kaum mehr als zwei Jahre Zeit - und auch diese waren zunehmend durch politische Unruhe und Unsicherheit erfüllt. So versuchte z. B. der polnische Staat in dieser Zeit, auf dem Umwege über eine englische Firmengruppe die Bergford aufzukaufen. W. Johannes hielt sich für sehr umsichtig, als er, im Gegensatz zu seinen politisch vorsichtigen Geschäftsfreunden, die ihm ein gutes Geschäft, vielleicht sogar die Rettung seines Kapitals ermöglichen wollten, den eigentlichen Interessenten, nämlich den polnischen Staat, erkannte und deswegen als deutscher Geschäftsmann auf das Angebot nicht einging. Das war gewiß politisch nobel. Doch schon ein Jahr später mochte W. Johannes beginnen, die wirtschaftliche Richtigkeit seines Entschlusses zu bezweifeln. Gedankt hat ihm auf die Dauer niemand dafür, daß er sich emotional und nicht rational, „deutsch“ und nicht unternehmerisch entschied.

In der Firmengeschichte „Von BERGFORD über BERGFORD“ heißt die Zwischenüberschrift für das Jahr 1938 „Gefahr weltpolitischer Konflikte (aber wo Risiken sind, gibt es auch Chancen)“. Das ist gewiß kaufmännisch richtig gedacht - sofern es sich nur um Risiken, um Möglichkeiten handelt und nicht um weltpolitische Fakten. Zu diesen Fakten gehörte zunächst, daß über den Danziger Hafen 1938 nur 813 000 t Holz exportiert wurden - über ein Drittel weniger als im Vorjahr. Die Handelskammer führte dieses Schrumpfen auf vorsichtige Dekkungskaufe im Jahre 1937 und auf die weltpolitische Situation in der Gegenwart zurück, unter deren Druck „der Konsum allgemein nachließ“. Es kam hinzu, daß an die Stelle der Stapelung, die für die Bergford Einnahmen brachte, immer häufiger die unmittelbare Verladung von der Eisenbahn auf das Schiff trat. „Die Aussichten für das Jahre 1939 sind leider nicht

günstiger“, hieß es abschließend im Kammerbericht. Die Bergford aber importierte gerade „in dieser Zeit . . . beträchtliche Mengen Holz, in erster Linie aus Polen, ferner der Sowjetunion, Tschechoslowakei, Rumänien und Ungarn, um sie danach in die Holzverbrauchenden Länder Europas, Nord- und Südamerikas, Afrikas und sogar nach Australien zu exportieren“: Ahorn, Buche, Erle, Esche, Eiche, Fichte, Tanne, Birke, Ulme, Espe, Linde, mengenmäßig in erster Linie Weichholz. Die Gesellschaft hatte in diesen Jahren „jeweils einen Anteil von 19 bis 28% am Gesamtexport des Danziger Holzhandels, nämlich bis zu 17 000 Waggonladungen pro Jahr“. Nimmt man für die zwei Friedensjahre, die das Unternehmen W. Johannes gehörte, einen Anteil von 25% an, dann bedeutete das also 1937 und 1938 etwa 295 000 und etwa 200 000 t - d.h. soviel, wie Danzig insgesamt 1921 und 1922 exportiert hatte, das Doppelte und Dreifache also des Exports der Bergford in ihren ersten Jahren. Das war gewiß, wenn man einmal von den „goldenen“ Jahren 1926 und 1927 absieht, ein sehr gutes Ergebnis - aber es kam auf den weltpolitisch am stärksten gefährdeten Wegen zustande: In Ost- und Südeuropa einerseits, auf dem Wege durch die Nordsee und den Kanal andererseits. Als Hitler nach der - die künftigen Ereignisse andeutenden - Kündigung des deutsch-polnischen Nichtangriffspakts am 1. September 1939 Polen überfiel, mußte daher dieses Geschäft von den Ereignissen aufs Tiefste und Gefährlichste beeinflußt werden. Die Handelskammer Danzig deutete 1940 in ihrem Bericht über das Jahr 1939 zunächst nur an, daß „im Zuge der Neugestaltung Osteuropas und der Rückgliederung der heute zu unserem Reichsgau gehörenden Gebiete in das Altreich wiederum eine tiefgreifende Strukturwandlung eingetreten“ sei. Was das für den Holzhandel - wie für viele andere Bereiche der Wirtschaft - de facto bedeutete, mußte gleichfalls mit vagen Worten verschleiert werden, da es nicht ausgesprochen werden durfte: „Der Danziger Holzhandel verlor seine Bedeutung als Exporteur des ehemaligen polnischen Holzes und wird gegenwärtig in den Rahmen des reichsdeutschen Import-Handels eingegliedert.“ Für die Bergford bedeutete der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges „eine völlige Unterbrechung des Holzexports zu den westeuropäischen Staaten. Erhalten blieben nur die Beziehungen zu den skandinavischen Ländern. Auch wurde der Holzexport aus der Sowjetunion aufgenommen und intensiviert“. W. Johannes mußte die auf Export angelegten Betriebsteile stilllegen, den Bereich des ehemaligen „Syndikats“ sogar veräußern, den Rest in ein „Großhobelwerk“ verwandeln, damit dieser „für militärische und zivile Zwecke als kriegswichtig erklärt“ und überhaupt fortgeführt werden konnte.

Diese staatlichen und wirtschaftlichen Veränderungen führten dazu, daß die „alte“ Firma Bergford am 2. November 1940 erlosch und eine Neueintragung in das Handelsregister mit der Bezeichnung erfolgt: „Bergford Holzimport, Hobelwerk, Sägewerk, Inhaber Wilhelm Johannes, Danzig.“ Als „Umwandlung“ bezeichnete der „Deutsche Reichsanzeiger“ am 16. Januar 1941 diese radikale Aufgabenveränderung der Bergford. Schon fünf Monate später gab es den nächsten tiefgreifenden Einschnitt: Mit dem deutschen Angriff auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 hörte der Holz-Import aus diesem Lande auf. Die Bergford erhielt zwar noch den Auftrag, das Holz aus beschlagnahmten sowjetischen Schiffen an die Importfirmen der Gauen Danzig-Westpreußen, Ostpreußen und Wartheland zu verteilen; danach aber gab es nur noch Holzimporte aus Schweden und Finnland. Dort lagerten „erhebliche Mengen“, welche deutsche Importeure, unter ihnen die Bergford, gekauft hatten. Doch die Handelsschifffahrt in der Ostsee wurde durch die feindlichen U-Boote Jahr um Jahr gefährlicher, bis sie 1944 ganz eingestellt werden mußte: Der Holzimport geriet in noch weit größere Schwierigkeiten als der von Eisenerz und Kugellagern aus Norwegen und Schweden. Anfang 1944 konnte man noch schwedisches Holz auf 24 schwedischen Motorseglern an der schwedischen Küste entlang nach Malmö und unter Verzögerungen von dort mit deutschen Schiffen unter der Küste nach Danzig zur Verarbeitung transportieren. Dann gab Finnland den Widerstand gegen die Sowjetunion auf. Seit dem Beginn der großen sowjetischen Winteroffensive am 13. Januar 1945 war der Verlust Danzigs innerhalb von wenigen Wochen abzusehen. Im März übersie-

delten die Danziger Behörden nach Schwerin; die Wirtschaft mußte weiterarbeiten. Vom 9. März ab wurde der Bergford-Betrieb durch Luftangriffe, schließlich durch Artilleriebeschuß zerstört.

Am 26. März 1945 konnte ein Teil der bei Bergford beschäftigten Menschen auf einem gemieteten Weichseldampfer unter russischem Artilleriebeschuß aus Danzig nach Hela fliehen; von dort erreichten sie mit anderen Dampfer erst am 31. März Swinemünde. Das Unternehmen in Danzig war zerstört und verloren. Wilhelm Johannes gelangte nach Lüneburg und bemühte sich dort um die Fortsetzung seiner Lebensarbeit, die am 1. Juli 1947, ein Jahrzehnt nach dem Erwerb der Bergford, durch die Gründung der „Bergford, Holzhandlung, Inh. Wilhelm Johannes, Lüneburg“ gelang.

*

Ein mittelgroßes Unternehmen aus norwegisch-englischer Wurzel in einer preußischen Stadt, die gegen den Willen ihrer Einwohner aus kurzsichtigen politischen Überlegungen in einen nur halb souveränen und aus eigener Kraft allein nicht lebensfähigen Staat verwandelt worden war, ein Unternehmen, das unter deutscher Leitung in der Zeit der Weimarer Regierung und des Dritten Reiches von Ost- und Südosteuropa aus weltweit Holz und Holztransport über den vorübergehend größten europäischen Holzexporthafen getätigt hat - wie viel speziell Unternehmer- und allgemein Wirtschaftsgeschichtliches trifft hier zusammen! Schwerste wirtschaftliche Konjunkturschwankungen wirtschaftlicher Nationalismus, und politischer Radikalismus - alles in allem mehr Jahre des wirtschaftlichen und militärischen Krieges als des wirtschaftlichen und politischen Friedens, zwei Arten von Währungsproblemen in Deutschland nur durch die Bindung an das Pfund Sterling innerhalb eines Jahrzehnts, einige Jahre glänzenden und Dauer versprechenden Aufstiegs, schließlich unternehmerische Energie und Risikobereitschaft, die zum selbständigen Unternehmer, zu Expansion zum Wechsel der unternehmerischen Aufgabe, die zum Verlust des Unternehmens und - jenseits unserer Skizze - zum unternehmerischen Wiederaufstieg führten. Das alles innerhalb eines Vierteljahrhunderts und in Einzelheiten nahezu stellvertretend für hunderte, wenn nicht tausende von kleinen und mittleren Unternehmen, die im Raume zwischen Danzig-Königsberg-Oberschlesien und der Elbe existiert haben und seit 1945 sprechend dem Eindringen des Kommunismus in dieses Gebiet in den Westen übergesiedelt, geflüchtet sind oder vertrieben wurden, wo die meisten - sehr viele wie Wilhelm Johannes und seine Bergford mit privatem Erfolg und zugleich zum Vorteile Westdeutschlands, der Bundesrepublik Deutschland versuchten, ihre unternehmerische Existenz fortzusetzen oder eine aufzubauen. Vergleiche mit Millionen von Emigranten, Flüchtlingen und Vertriebenen in ganz Europa (und in anderen Erdteilen) in früheren Jahrhunderten und in der Gegenwart drängen sich auf. Aber bei dieser relativierenden Quantifizierung des Erfolges, des Unglücks und des neuen Erfolges, liegt stets auch die Gefahr nahe, daß man den einzelnen Menschen, seine Leistung und sein Schicksal aus dem Auge verliert. Dies zu verhindern, ist eine der vielen Aufgaben der Geschichtsschreibung - vielleicht ihre schwierigste in einer Zeit, die sich immer mehr daran gewöhnt, in Schichten und Klassen, sogar in Gruppen von Völkern und Staaten zu denken und zu argumentieren.

Summary

At the beginning of the 20th century 41 million ccm of wood were produced in the German Reich every year. One half of it was consumed as firewood, the other half as structural lumber and timber. The value of that wood amounted to 490 million marks. In 1901 7.5 million tons of pig iron were produced in the German customs territory, the value of it being 491 million marks. Despite the fact that the productive value of wood was as high as that of pig iron none of the publications on the German economic and social history treats that subject in an adequate way. Therefore it seems appropriate to introduce the short entrepreneurial and mercan-

tile history of a wood trading company which has been founded in Danzig nearly 60 years ago and which worked there until the end of World War II.

-
- ¹ Johannes, Ralph: Von Bergford über Bergford - Eine Firmengeschichte -, Lüneburg 1979, (157 Seiten).
 - ² Wockenfoth, K.: Danzig als Handelshafen seit Errichtung der Freien Stadt, Diss. Danzig 1929.
 - ³ Fischer, F.: Deutschlands Städtebau: DANZIG, Berlin 1924.
 - ⁴ Heinemann, H.: Zehn Jahre Danziger Wirtschaft 1920-1930, in: Danziger Wirtschaftszeitung, 4.10.1930.
 - ⁵ Fischer, F.: Deutschlands Städtebau: DANZIG, a.a.O.
 - ⁶ Informationen zur politischen Bildung, Heft 142, November 1970. Hrsg. Bundes-zentrale für politische Bildung, Bonn: „Deutsche und Polen Teil 1“.
 - ⁷ Danzigs Handel in Schwellen und Telegraphenstangen, in: „Danziger Wirtschaftszeitung“, 15.7.1927.
 - ⁸ Siebeneichen, A.: Zehnjährige Entwicklung des Danziger Hafens, Danzig 1929.
 - ⁹ Bühler, O.: Die Anlagen für den Holzumschlag im Hafen von Danzig, in: „Danziger Wirtschaftszeitung“, 16.9.1927.
 - ¹⁰ Danziger Wirtschaftszeitung, 29.6.1928.
 - ¹¹ Bericht der Handelskammer zu Danzig: Über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt im Jahre 1928, Danzig 1929.
 - ¹² Bericht der Handelskammer zu Danzig: Über die Lage von Handel, Industrie und Schifffahrt im Jahre 1932, Danzig 1933.
 - ¹³ Keilhau, W.: Norway and the Bergen Line, A Centenary Publication, Bergen 1953.