

Der Industrielle Friedrich Thörl. Ein Pionier der deutschen Fettwirtschaft im Wilhelminischen Deutschland

Von Dr. Rainer Oppermann, Trenthorst, Januar 2016

1	Vorbemerkungen	1
2	Die Thörl-Unternehmen - ein Eckstein der Industrialisierung Harburgs in der Zeit von 1850-1914	3
3	Die Industrialisierung in Harburg in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts	4
4	Treibende Kräfte der wirtschaftlichen Entwicklung in Harburg	6
5	Das weitere Wachstum der Harburger Industrie bis 1914.....	9
6	Wozu Pflanzenöle genutzt wurden und wie sie verarbeitet wurden.....	11
7	Die Herkunft der Familie Thörl und ihre ersten Schritte als Fabrikanten	13
8	Friedrich Thörl in seiner Zeit als Fabrikbesitzer	15
9	Arbeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen in den Thörl-Fabriken	16
10	Der Niedergang der Thörl-Industrie nach dem 1. Weltkrieg	17
11	Die Thörl AG ohne Thörl	20
12	Letzte Spuren: Was von Thörl und seinem Unternehmen heute noch sichtbar ist	21
13	Vom Speziellen zum Allgemeinen und zurück.....	23
14	Literatur	24

1 Vorbemerkungen

«An der großartigen industriellen Entwicklung Harburgs hat Friedrich Thörl führenden Anteil, und ihm ist es zu verdanken, wenn die deutsche Oelindustrie in der Welt nicht ihresgleichen hat“ (Hamburger Fremdenblatt vom 9. April 1927, Beitrag zum 70. Geburtstag von Friedrich Thörl).

„Der Entschlafene war der Inhaber der F. Thörl Vereinigte Harburger Ölfabriken, (die) sich ...unter (seiner) Leitung zu einem Unternehmen von Weltruf entwickelten und den Namen Harburgs auf der ganzen Erde bekannt machten“ (Hamburger Nachrichten vom 22. Mai 1936, Nachruf auf Friedrich Thörl).

Der folgende Beitrag über den Harburger Industriellen Friedrich Thörl war Teil des Jahresprogramms 2016 des Fördervereins des Instituts für Ökologischen Landbau in Trenthorst. Er ist von mir in Trenthorst am 3.3.2016 in einer etwas kürzeren Form mündlich vorgetragen worden.

Für "uns" am Institut bzw. im Förderverein des Instituts gilt Friedrich Heinrich Ludwig Thörl, so sein vollständiger Name, als besonders bedeutender Vorbesitzer des Gutes Trenthorst-Wulmenau, das heute Sitz des Forschungsinstituts für Ökologischen Landbau ist.

In die Thörl-Zeit (1910-1928) fallen die meisten, vor allem aber die bedeutendsten Neu- und Umbauten, die in den letzten 150 Jahren auf der Trenthorster-Liegenschaft stattgefunden haben. Ein Gutteil dieser Gebäude wird heute noch genutzt.

Allein die Liste der Neu- und Umbauten, die Thörl durchführen ließ, ist beeindruckend lang. Sie beginnt beim Umbau des Herrenhauses, das seine heutige Gestalt damals bekommen hat. Thörl ließ auch das Karree gegenüber dem Herrenhaus bauen, das ursprünglich Pferdestall, Remise und Viehstall war. Auch ein neues Direktoren- und Administratorenhaus entstand, sowie eine ganze Reihe für damalige Verhältnisse großer und komfortabler Häuser für Landarbeiter und Bedienstete. Zu Recht ist "von viele(n) hübsche(n) gesundheitlich einwandfreie(n) Arbeiterhäuschen" in einer Biographie über F. Thörl die Rede (Philipps, S. 42).

Nicht unerwähnt bleiben dürfen in diesem Zusammenhang der Bau der sogenannten "Zentrale" (u.a. Kraftwerk und Wasserturm) sowie einer zweiklassigen Schule mit Turnhalle - ein Schulhaus, "wie es damals kein zweites in Schleswig Holstein gab" (ebenda). Diese Schule war auch noch in den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts in Betrieb.

Und nicht zuletzt ließ Thörl die erste "feste" Landstraße zwischen Trenthorst und Wulmenau bauen. Allein für diese Straße und für diverse elektrische Leitungen und Anlagen auf dem Gut soll er rund 300 000 Mark ausgegeben haben (ebenda).

Mir ist bei meinen Recherchen leider keine Zahl untergekommen, die uns Auskunft darüber geben würde, was die Baumaßnahmen insgesamt gekostet haben (könnten). Bei Otto Philipps findet sich jedoch eine Angabe, die eine, wenn auch sehr grobe, Abschätzung des Umfangs der Investitionsausgaben erlaubt. Danach hat sich der Gebäudewert auf der Liegenschaft vom Ankaufsjahr 1910 bis 1917 um das Fünffache erhöht (vgl. ebenda).

Wer mehr zum Thema Friedrich Thörl und Trenthorst wissen möchte, kann auf die Broschüre des Fördervereins zur Entwicklung von Trenthorst zwischen 1900 und 2015 zurückgreifen (Gröwer und Günther).

Doch um den "Gutsherrn Thörl" soll es in meinem Beitrag nicht gehen. Ich will mich mit dem „Industriellen Thörl“ beschäftigen, denn Thörl war zu seiner Zeit ein bedeutender Unternehmer in Norddeutschland. Er trug den Titel eines Königlich Preußischen Kommerzienrats und war auch K.u.K. Konsul.

Vor allem aber besaß und leitete er über viele Jahre das größte Ölmühlenunternehmen in ganz Europa. In seine Zeit fällt der Aufstieg der Ölmühlenindustrie zu einer tragenden Säule der Industriestruktur in Norddeutschland. Am Beispiel von Friedrich Thörl lässt sich deshalb ein wichtiger Abschnitt norddeutscher Industriegeschichte nachvollziehen, vor allem in dem Raum, der heute als Großraum Hamburg bezeichnet wird. Ich konzentriere mich in zeitlicher Hinsicht in meinem Beitrag allerdings auf die Jahre des Wilhelminischen Deutschlands, denn diese Jahre waren die Hochzeit von Friedrich Thörl.

Auf die Jahre nach 1918 gehe ich sehr viel knapper ein, wobei ich hier zwei Phasen unterscheide. Da ist zum einen die Zeit zwischen 1918 und 1922. In dieser Zeit versucht Thörl, sein im 1. Weltkrieg ausgezehrt Unternehmen wieder in Schwung zu bringen. Dies scheint zunächst sogar zu gelingen. Aber letztendlich scheitert das Unterfangen.

Im Jahr 1922 muss er die Aktienmehrheit an seinen Ölmühlen an einen großen Margarineproduzenten aus den Niederlanden (Van den Bergh) verkaufen, und Thörl gibt auch seinen Direktorenposten auf. An der Leitung der dem Namen nach weiterbestehenden Thörl AG ist er von nun an nicht mehr beteiligt.

Von der Beschäftigung sowie vom Umsatz her gesehen, stand die Thörl AG sogar erst um 1928 auf ihrem Höhepunkt. Zu diesem Zeitpunkt arbeiteten 2450 Arbeiter bei "Thörl" (vgl. Thörl im Dienste

der Fettwirtschaft). Aus den Thörl-Betrieben kamen zu diesem Zeitpunkt sogar 22% der Produktion, der in den deutschen Ölmühlen erzeugten Gesamtmenge an Pflanzenölen (vgl. ebenda).

Die zweite Phase, über die ich hier ebenfalls nur knapp berichten will, umfasst die Gesamtzeit der Entwicklung der Thörl-Fabriken ohne Thörl. Sie reicht aus meiner Sicht bis zum Jahr 1959.

Friedrich Thörl stirbt im Jahr 1936, so dass er nur einen Teil der Zeit mitverfolgt hat, über die ich berichten will.

Persönlich erlebt hat er noch die ersten Produktionseinschränkungen in der Ölmühlenindustrie unmittelbar nach 1933 im Zuge der Autarkiepolitik der Nazis - Stichwort Fettlücke (vgl. Welt am Sonntag vom 23.4.2006). Die Autarkiepolitik verband sich bald mit der direkten Kriegsvorbereitungspolitik der Nationalsozialisten (Corni und Gies). Diese extreme Verschärfung der Produktionshemmnisse für die gesamte Fettwirtschaft, hat Friedrich Thörl persönlich nicht mehr kennengelernt. Der Krieg traf die Ölindustrie sogar besonders hart. Die Thörl-Werke in Harburg wurden weitgehend zerstört (vor allem in den Jahren 1943 und 1944). Nur in zwei der Werke wurde zum Schluß des Krieges "noch in sehr begrenztem Umfang" produziert (Hillmer, S. 19).

In der Nachkriegszeit erlebten die Ölmühlenfabriken sogar eine kurze Spätblüte. Im Jahr 1959 wurden jedoch sämtliche zur damaligen Zeit noch im Privatbesitz gehaltenen und an der Börse gehandelten Aktien (rund 20%) von der Unilever AG aufgekauft. Der Name Thörl blieb nur als Werks- und Standortbezeichnung bestehen. Aber in der Öffentlichkeit wurde immer noch von den Thörl-Werken gesprochen. Offiziell hieß der Standort nach 1959 nur noch "F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken - Zweigniederlassung der Margarine-Union GmbH". Die Margarineunion war wiederum Teil des Unilever-Konzerns.

2 Die Thörl-Unternehmen - ein Eckstein der Industrialisierung Harburgs in der Zeit von 1850-1914

Dies ist der Rahmen meiner Darstellung. Es macht allerdings Sinn, an dieser Stelle etwas mehr zum «Ort des Geschehens» zu sagen. Der Ort an dem Friedrich Thörl gewirkt hat, und in dem die Vereinigen Oelfabriken aufgebaut wurden, ist die Stadt Harburg. Für die längste Zeit, des von mir betrachteten Zeitabschnitts, geht es also nicht um Hamburg, sondern um Harburg.

Denn erst im Jahr 1937 kommt die Stadt Harburg, die zu dieser Zeit bereits für einige Jahre mit Wilhelmsburg zu einer Großstadt mit 100 000 Einwohnern zusammengeschlossen war, durch das Groß-Hamburg-Gesetz zu Hamburg (u.a. mit zwei weiteren Städten: Altona und Wandsbek).

Heute ist dies Geschichte. Doch in der wirtschaftlichen Hochzeit von Friedrich Thörl vollzog sich in Harburg ein - mit Blick auf den wirtschaftlichen Umfang sowie auf die Branchenstrukturen – ganz spezifischer Industrialisierungsweg, der auch hinsichtlich des Wachstumstempos markant war, denn das Tempo fiel besonders kräftig aus.

Beides unterscheidet die Entwicklungen in Hamburg und Harburg voneinander. Allerdings hatten Hamburger Unternehmer an der Industrieentwicklung in Harburg durchaus einen großen Anteil. Sie gaben ein Gutteil des Kapitals.

Die Industriestruktur, die sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts in Harburg entwickelt

hat, ist relativ breit aufgefächert. Dennoch haben vor allem zwei Branchen die Entwicklung entscheidend geprägt. Es sind die Gummiindustrie, sowohl in den Bereichen Hartgummi wie auch Weichgummi (vgl. Ellermeyer b) sowie die Fettwirtschaft mit den Ölmühlen als ihrem Kern. In den Ölmühlen wurde auf industrielle Weise Pflanzenöl aus verschiedenen Ölpflanzen gewonnen (vgl. Thörl im Dienste der Fettwirtschaft). Gummi und Pflanzenöl prägten für Jahrzehnte den Entwicklungsweg Harburgs und begründeten auch dessen industrielle Eigenständigkeit.

Darauf ist man in Harburg heute immer noch stolz, so jedenfalls mein Eindruck nach der Durchsicht einschlägiger Literatur. Ich hoffe, dass ich im Folgenden zeigen kann, dass dieser Stolz durchaus berechtigt ist.

Dies ist der Rahmen, in dem sich meine Darstellung bewegt. Ich habe dafür viel Literatur gewälzt (u.a. aus dem Staatsarchiv Hamburg, der Stadtbibliothek Hamburg und aus der städtischen Bibliothek in Lübeck). Google war ebenfalls sehr hilfreich, sowie auch der Kontakt mit der Harburger Geschichtswerkstatt.

In unserer Trenthorster Broschüre „Trenthorst 1900 – 2015 - Vom großbürgerlichen Gut mit traditioneller Landwirtschaft zur zukunftsorientierten Forschungsinstitution des ökologischen Landbaus“ (Gröwer K. und Günther B. 2015, Download unter www.trenthorst.de) wird zu Friedrich Thörl leider nicht gesagt, wie Friedrich Thörl in den Besitz der beträchtlichen Geldmittel gekommen ist, um sich das große Gut Trenthorst leisten zu können und es dann auch noch großzügig auszubauen. Dort wird nur gesagt, dass er der Eigentümer und Direktor der "Vereinigten Harburger Oelfabriken AG" war.

Doch welche Fabriken waren da vereinigt? Wie sind sie entstanden? Was wurde dort produziert, und für welche Märkte wurde dort produziert? Und schließlich: Warum kann man das, was in Harburg rund um Friedrich Thörl und die Fettwirtschaft insgesamt passiert ist, ohne Übertreibung als einen sehr wichtigen Teil der Industrialisierungsgeschichte Norddeutschlands bezeichnen? Um diese Fragen soll es zunächst gehen.

3 Die Industrialisierung in Harburg in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Dafür muss man zunächst in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückgehen und in diesem Kontext auch etwas zu den Grundzügen der Industrialisierung in Deutschland sagen.

In der Geschichtsschreibung besteht Konsens darüber, dass das 19. Jahrhundert als "...die Epoche der Ausbreitung der industriellen Produktionsweise sowie der damit verbundenen Gesellschaftsform über große Teile der Welt (bezeichnet werden kann)" (Osterhammel 2009, S. 909).

In den Geschichtswissenschaften ist es ebenfalls Konsens, dass die industrielle Produktionsweise zunächst in England entstanden ist und erst später auf Westeuropa übergreifen hat. Auf einen in zeitlicher Hinsicht eindeutigen Startpunkt der industriellen Revolution in Deutschland hat man sich bislang zwar nicht einigen können (vgl. Wehler, S. 612 f.). Dass es jedoch erst nach 1850 "richtig losging", findet Zustimmung bei vielen Historikern.

Hans-Ulrich Wehler meint deshalb, dass, wenn man sich für die frühen 50er Jahre des 19. Jahrhunderts als Startzeit entscheiden würde, man sich auf jeden Fall "auf sicherem Boden" befinden würde (S. 613). Von diesem Boden gehe ich im Folgenden ebenfalls aus.

Im Jahr 1850 hatte Harburg erst 5300 Einwohner (vgl. Ellermeyer a, S. 186). Rund 25 Jahr vorher (1824) waren es schon 4051 Einwohner gewesen (www.harbuch.de, abgerufen am 28.3.2016). Von

einer großen Dynamik mit Blick auf das Wachstum der Bevölkerung war in Harburg bis 1850 also nur wenig zu spüren gewesen. Harburg war zu dieser Zeit ein Provinzstädtchen am nördlichen Rand des Königreichs Hannover, dessen Bevölkerung erst in den folgenden Jahren rapide zunahm. Denn schon im Jahr 1858 zählte man 10 744 Einwohner. Im Jahr 1869 hatte Harburg dann bereits 15 000 Einwohner und weitere zwanzig Jahre später waren es bereits 30 000 Einwohner. Um 1900 herum wurde die Schwelle von 50 000 Einwohnern erreicht (vgl. ebenda).

Der Grund für das schnelle Wachstum der Einwohnerzahlen ist allein darin zu suchen, dass nach 1850 die Industrialisierung das Landstädtchen Harburg erfasst hatte.

Weil die Industrie expandierte, zogen die Menschen auf der Suche nach Arbeit in die Industriestädte, und weil dadurch genügend Arbeitskräfte vorhanden waren, wurden die Entwicklungsmöglichkeiten der Industrie besser. So wurden die Löhne auf diese Weise niedrig gehalten.

Im Jahr 1850 ist von der Industrialisierung in Harburg jedoch erst wenig zu verspüren. In einem von der Stadtverwaltung Harburg erstellten Verzeichnis der Gewerbetreibenden und der Berufe in Harburg (vom 1. November 1850) findet sich eine Kuriosität, die dies sehr deutlich hervortreten lässt.

Es handelt sich um eine Art von Register, in dem nacheinander alle für die Wirtschaftsstruktur der Kleinstadt einschlägigen und offiziell anerkannten Gewerbe und Berufe verzeichnet sind. Gewerbe für Gewerbe stehen dort hintereinander. Alles ist sorgsam gegliedert. Jedes Gewerbe hat eine extra Seite und ist mit den gängigen Berufsbezeichnungen versehen.

Eine Seite für die "Fabrikanten" gibt es in diesem Heft jedoch nicht, obwohl es zu diesem Zeitpunkt bereits einige Fabrikanten in Harburg gab, die natürlich auch in einem Gewerbeverzeichnis berücksichtigt werden mussten. So packte man die Fabrikanten nicht auf eine eigene Seite, sondern sortierte sie gewissermaßen unter "ferner liefern" ein - auf einer Seite für die Eisenbahnarbeiter. Man scheint die Fabrikanten, so interpretiert Jürgen Ellermeyer den Sachverhalt nicht ohne Ironie, "als allgemein interessierend gar nicht gerechnet zu haben" (ebenda).

Die lokale Administration hatte sie jedenfalls noch nicht auf ihrem "Verwaltungszettel", obwohl es damals in Harburg bereits 22 Fabrikanten gab (vgl. Verg, S. 77).

Allerdings waren die Fabrikationsbetriebe der Harburger Fabrikanten durch die Bank noch klein. J. Ellermeyer nennt für 1850 eine Zahl von 23 Fabriken und fügt hinzu,

dass in ihnen insgesamt 95 Arbeiter beschäftigt waren (vgl. Ellermeyer a, ebenda). Auf einen Fabrikanten kamen demnach knapp fünf Arbeiter. Es ging in Harburg mit Blick auf das neu entstehende Fabriksystem also noch um sehr kleine Anfänge. Wo man schon von einer Fabrik und nicht mehr von einem Gewerbebetrieb sprechen musste, dürfte damals schwierig zu entscheiden gewesen sein.

Auch die Angaben zur Maschinisierung der kleinen Fabrikationsbetriebe zeigen das Bild einer Industrie, die noch in den Kinderschuhen steckt. Eine zusammengefasste PS-Zahl für die Dampfmaschinenkraft, welche in den kleinen Fabrikationsbetrieben zum Einsatz kam, findet sich bei J. Ellermeyer für das Jahr 1850 noch nicht. Wahrscheinlich war sie überhaupt nicht erfasst worden.

Betriebliche Einzeldarstellungen sprechen von maximal einer Dampfmaschine pro Betrieb, die zudem noch nicht sehr leistungsfähig war. Bekannt ist beispielsweise, dass der Mühleninspektor Robert Sixtus Heins schon 1833 eine Dampfmaschine in seiner klassischen, handwerklichen Ölmühle installiert hatte, mit der dann eine hydraulische Ölpresse angetrieben wurde.

Doch wie schnell die Industrialisierung in der Zeit nach 1850 an Boden gewann, lässt sich bereits mit Zahlen für das Jahr 1869 gut belegen. Denn im Jahr 1869 zählte man in Harburg schon 63 Fabriken

mit insgesamt 1975 Beschäftigten, die auf Dampfmaschinenkraft in der Größenordnung von zusammen 969 PS zurückgreifen konnten (vgl. ebenda). Das waren immerhin schon gut 31 Beschäftigte pro Fabrik und Dampfkraft von durchschnittlich etwas mehr als 15 PS. Die Industrialisierung war in Harburg also damals schon auf dem Marsch.

Auch in anderen Veröffentlichungen zur wirtschaftlichen Entwicklung Harburgs, die sich auf die Zeit um 1850 beziehen, ist von einer Industriestadt Harburg und ihren Industriellen noch nicht die Rede (vgl. Verg, ebenda). Und selbst dort, wo man sich "amtlicherseits" politische bzw. wirtschaftspolitische Gedanken über die Zukunft Harburgs gemacht hat (wie in der Administration des Städtchens Harburg oder auch in der Wirtschaftsadministration des Königreichs Hannover), stellte man sich für die Zukunft Harburgs eine Entwicklung "ungefähr" wie in Hamburg vor - natürlich in einem sehr viel kleineren Maßstab.

Man wollte zwar aus dem Windschatten Hamburgs herauskommen, es aber im Prinzip nur kopieren. Aus Harburg sollte ein Speditions- und Handelsplatz werden mit einem Seehafen an der Süderelbe sowie mit Anschluss an die Binnenschifffahrt auf der Oberelbe. Dies alles sollte wirtschaftlich von einer starken Kaufmannschaft getragen werden – die an den Handel angeschlossenen Speditions- und Gewerbetrieben eingerechnet (vgl. Ellermeyer a, S. 160).

Man kann es auch so formulieren: Der Handel, nicht die Industrie, sollte die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung in Harburg tragen, bzw. der gewerbliche Bereich sollte im Wesentlichen nur eine Ergänzung der "Hafen- oder Kaufmannsindustrie" sein (vgl. Ellermeyer b, S. 19).

Wie lange solche Vorstellungen noch in vielen Köpfen verankert waren, zeigt ein Artikel in der welfisch-hannoverschen Deutschen Volkszeitung aus dem Jahr 1894, als Harburg schon längst eine (flourierende) Industriestadt war.

Es heißt dort: "Die gegenwärtige Entwicklung Harburgs kann als eine gesunde nicht angesehen werden. Es ist unumgänglich notwendig, dass der bislang durchaus vernachlässigte Handel mit der industriellen Entwicklung gleichen Schritt hält" (zit. nach: Stegmann, S. 295, Hervorhebung von mir).

4 Treibende Kräfte der wirtschaftlichen Entwicklung in Harburg

Doch es kam anders - zum Glück für Harburg. Denn obwohl sich in Harburg in den folgenden Jahrzehnten auch die Handelsbereiche kräftiger entwickelten und damit auch die an den Handel angeschlossenen Produktionsbereiche (die schon zitierte «Hafen- und Kaufmannsindustrie») florierten, so sehr ging die wirtschaftliche Hauptdynamik von den schnell wachsenden industriellen Produktionsbetrieben aus. Doch was hat diese Dynamik ursprünglich in Schwung gebracht? Sie fiel gewiss nicht vom Himmel und es wäre zu kurz gegriffen, sie allein auf das wirtschaftliche Gespür und die Entschlusskraft der industriellen Fabrikanten zurückzuführen - so wichtig beide Faktoren waren (s.u.).

Man findet für diese Frage nur dann eine überzeugende Antwort, wenn man sich auch mit der Politik des Staates beschäftigt (bis 1866 das Königreich Hannover) und dabei deutlich macht, warum sich aus der Wirtschaftspolitik des Königreichs Hannover (und später Preußens) besonders gute Chancen für unternehmerisches Handeln im Bereich der Industrie ergaben.

Beginnen muss man dabei mit dem Zollverein, denn ein wesentlicher Impuls für die Entwicklung der Wirtschaft in weiten Teilen Deutschlands ging damals vom Zollverein aus (vgl. Wehler, S. 15 ff.). Der Zollvereinsvertrag, der 1833 unter der Führung Preußens erarbeitet und von vielen

Stadtstaaten und Fürstentümern bereits 1834 in Kraft gesetzt worden war, stieß im Königreich Hannover zunächst zwar auf Ablehnung.

Es zeigte sich jedoch bald, dass dies eine Sackgasse war und so trat Hannover im Jahr 1854 dem Zollverein doch noch bei. Damit bekam das Provinzstädtchen Harburg über Nacht ein sehr großes wirtschaftliches Hinterland. Denn die Zahl der Bürger bzw. Einwohner im Geltungsbereich des Zollvereins lag damals bereits deutlich bei mehr als 30 Mio. Menschen (vgl. ebenda, S. 134).

Hinzukommt, dass die Hafen- und Handelsstädte Bremen, Hamburg und Lübeck zu diesem Zeitpunkt noch nicht dem Zollverein beigetreten waren. Lübeck tat dies zwar noch im Jahr 1867, Hamburg und Bremen jedoch erst 1882 bzw. 1884. Damit bot sich für Harburg und seinen kleinen Hafen an der Süderelbe die Möglichkeit, seine Randlage zu überwinden und sich als Importhafen für ein großes und geschlossenes Zollgebiet zu profilieren.

Die relativ starke Beteiligung Hamburger Kaufleute an der Industrialisierung in Harburg hat hier ihre Wurzeln. Denn diejenigen, die mit Kapital nach Harburg gingen, um dort Industrien aufzubauen, hatten genau diese Vorteile im Auge.

Der Standortnachteil im Windschatten des Hafens Hamburg ließ sich auf diese Weise ausgleichen. Eine gewisse Rolle spielte in diesem Zusammenhang auch, dass Harburg in dieser Zeit vom sogenannten „Staader Zoll“ befreit wurde, den alle Seeschiffe, die elbaufwärt unterwegs waren, zu zahlen hatten.

Zu nutzen waren diese Vorteile jedoch nur, wenn der Hafen im Harburg schnell und umfassend modernisiert werden würde. Es gereicht dem Königreich Hannover politisch zur Ehre, dass schon im Jahr 1834 ein Seehafenausschuss der Königlich Hannöverschen Regierung den Ausbau des Harburger Hafens angeregt hatte. Einige Jahre später (1844) fiel dann die Entscheidung, den Hafen in Harburg tatsächlich auszubauen.

Dies wurde in den Jahren zwischen 1845 und 1849 umgesetzt. Der Hafen wurde sogar sehr stark ausgebaut (neue Hafenbecken, Tideunabhängigkeit der Hafenbecken durch neue Schleusen für größere Schiffe, Hafenbecken mit 4 Meter Tiefe). Zum hannöverschen Ausbauprogramm in Harburg gehörte auch die Vertiefung der Süderelbe, zunächst auf 3,5 Meter und im Jahr 1858 schon auf 4,5 Meter. Dies ermöglichte den meisten Seeschiffen damals noch den Zugang zum Hafen Harburg. Ein Vorteil des ausgebauten Harburger Hafens war zudem die Möglichkeit zum Kaiumschlag, d.h. die Waren konnten in Harburg von den Schiffen direkt auf die Kais umgeschlagen werden - was im viel größeren Hamburg zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich war. In Hamburg ankerten die Schiffe immer noch auf Reede. Vor dort wurden die Waren mit Schuten an die Kais gebracht und erst dann an Land gehievt (vgl. Hillmer, S. 11). Man brauchte in Harburg also einen kompletten Arbeitsgang weniger als im Großhafen Hamburg.

Aus Sicht der damaligen Zeit schon wirtschaftsförderlich gedacht, für die Industrieentwicklung in Harburg jedoch besonders folgenreich, war zudem im Jahr 1841 der Beschluss der Regierung in Hannover, eine feste Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Harburg zu schaffen. Die Strecke sollte von Hannover, über Lehrte, Celle, Uelzen, Lüneburg und Winsen nach Harburg führen (vgl. Verg, S.70). Der Plan wurde sogar schnell umgesetzt. Bereits im Jahr 1847 konnte der Eisenbahnverkehr auf der gesamten Strecke aufgenommen werden. Während die schnellste Version der Pferdepost für diese Strecke damals noch volle 17 Stunden brauchte, schaffte die Eisenbahn die gleiche Strecke in nur 5 Stunden, wobei der Zeitgewinn noch größer war, wenn man die Fahrzeit der neuen Eisenbahn mit den Fahrzeiten für den normalen Personen- und Warentransport auf den Landstraßen vergleicht.

In die Eisenbahnlinie Hannover-Harburg wurde die für damalige Verhältnisse große Summe von 1,4 Mio. Mark investiert. Auf diese Summe drauf kamen in Harburg noch zusätzliche, ebenfalls größere Investitionen in den Ausbau der Ufermauern am Hafen sowie für den Bau von Schuppen und Speichern im Hafengebiet.

Die Gesamtsumme der Investitionen in die Eisenbahnstrecke Hannover-Harburg sowie in den Ausbau der sonstigen Infrastruktur braucht den Vergleich mit anderen großen wirtschaftspolitischen Vorhaben aus dieser Zeit deshalb nicht zu scheuen.

Im Zeitraum zwischen 1848 und 1855 verzeichnen die Geschichtsatlantanten zudem im ganzen norddeutschen Raum nur noch eine längere, neu gebaute Strecke. Es war die Linie Hannover-Bremen und auch dies war ein Projekt des Königreichs Hannover (vgl. Putzger Historischer Weltatlas, S. 99).

Es steht aus heutiger Sicht außer Frage, dass die zügige Entwicklung des Eisenbahnnetzes in der Fläche ein zentrales Moment des "deutschen Industrialisierungsweges" war (vgl. Wehler S. 614 ff.). Wehler weist der Eisenbahnbranche in Deutschland aus diesem Grund sogar die Rolle eines "Tempomachers" in der frühen Industrialisierungsphase zu (S. 614). Speziell auf Harburg trifft diese Einschätzung auf jeden Fall zu.

Schließlich verdient mit Blick auf Harburg eine weitere verkehrspolitische Verbesserung besondere Aufmerksamkeit. Im Jahr 1853 wurde auch der bestehende Fahrweg von Harburg nach Hamburg enorm verbessert (vgl. Verg, S. 77). Die vorher noch nicht gepflasterte Straße zwischen Harburg und der Hamburger Grenze (Wilhelmsburger Chaussee) bekam jetzt eine Pflasterung. Die Strecke zwischen Hamburg und Harburg führte durch Marschen und sumpfiges Gelände. Man kann sich deshalb gut vorstellen, wie diese Strecke nach starken Regenfällen und hohen Flutständen aussah.

Ab 1857 ging es nun schneller, sicherer und viel bequemer per Pferdeomnibus über die "Wilhelmsburger Insel" und dann mit zwei Fähren direkt nach Hamburg hinein. Diese Fähren verloren erst mit der Fertigstellung der Elbrücken im Jahr 1872 an Bedeutung. Hamburg wurde damals direkt an die Eisenbahn angeschlossen. Auf dem Grasbrook erhielt es dafür einen eigenen Kopfbahnhof (vgl. Hillmer, S. 12).

Dies alles hat die Entwicklung der Wirtschaft auf allen Ebenen angeregt. Die verkehrs- und hafenbezogenen Gewerbe entwickelten sich deshalb auch in Harburg aufwärts. Doch was letztendlich alles veränderte und was die wirtschaftliche und soziale Entwicklung Harburgs für mehr als 100 Jahre bestimmte, war das Gespür von Fabrikanten für eine auf industrielle Produkte ausgerichtete Nutzung der neuen Infrastrukturen und Verkehrsmöglichkeiten.

Denn es waren Industrielle, welche die Möglichkeit sahen, nun in Harburg Industrien aufzubauen, welche die dafür benötigten Rohstoffe von außen einfuhrten und die in Harburg erzeugten Produkte mit Hilfe der guten Verkehrsinfrastruktur nach innen wie nach außen auf alle Märkte zu bringen, die solche Produkte aufnehmen konnten. Dies gilt auch für den Energieträger Kohle, der nun kostengünstig herbeigeschafft werden konnte – für lange Zeit übrigens aus England per Schiff und nicht per Bahn aus dem Ruhrgebiet.

Die Fabrikanten bzw. Industriellen als Gestalter der Industrialisierung brauchten jetzt „nur noch“ die neuen technischen Mittel von Maschinen, die mit Dampfkraft betrieben wurden, sowie die fabrikmäßige Organisation der Arbeit und den Zugang zu Rohstoffen zu kombinieren, um die Industrialisierung in Gang zu setzen. Sie traten mit ihren Produkten mit aller Welt in Konkurrenz und sie kauften dazu in aller Welt Rohstoffe ein. Friedrich Thörl wurde ein markantes Beispiel für diesen Industriellentypus.

Der Ölmühlenindustrie, für die Friedrich Thörl steht, gebührt in Harburg allerdings nicht der Status des allerersten Pioniers, denn begonnen hatte es in Harburg mit der Gummindustrie (vgl. Ellermeyer b).

Bereits im Jahr 1856 wurde die "Gummikamm" gegründet (S. 28), die nach einem weiteren Jahr schon 130 bis 140 Arbeitskräfte beschäftigte (S. 29). Die offizielle Bezeichnung der Firma war "Harburger-Gummi-Kamm-Compagnie". In ganz Europa war es die erste Hartgummifabrik überhaupt.

Produziert wurden dort hauptsächlich Kämmen sowie wenige andere Hartgummiwaren. Der Rohstoff war Kautschuk, der aus den Tropen bezogen wurde. Die Verbindung zwischen einer neuen Rohstoffbasis, den verbesserten Anlandungs- und Transportmöglichkeiten in Harburg mit der fabrikmäßigen Verarbeitungsform wird an diesem Beispiel sinnfällig.

Auch der Vater von Friedrich Thörl engagierte sich bereits ab 1863 industriell mit der Chemischen Fabrik Thörl & Heidtmann.

Mittlerweile waren jedoch schon die ersten industriell produzierenden Ölmühlen gestartet. Auch hier spielte die Herkunft der Rohstoffe eine zentrale Rolle, denn es wurde in erster Linie mit importierten Palmkernen gearbeitet (vgl. Verg, S. 78). Die Ölmühlenindustrie konnte sich in Harburg zwar auf eine länger zurückreichende Tradition einer gewerblichen Ölmüllerei stützen (vgl. Philipps, S. 25). Die Ölmühle von Gaiser & Co., die 1859 gebaut wurde, war hingegen schon eine echte Fabrik. Sie startete mit 12 Arbeitern (vgl. Ellermeyer a, S. 170). Bereits im Jahr 1863 folgte die Ölmühle von Heins & Asbeck (vgl. S. 176), die im Jahr 1870 durch eine zweite Ölfabrik ergänzt wurde (ebenda). Dies war der Take-Off der Harburger Ölindustrie.

5 Das weitere Wachstum der Harburger Industrie bis 1914

Auch wenn es einige personelle Verbindungen zwischen gewerblicher Produktion und industrieller Produktion gibt, wie man Beispiel von Heins & Asbeck gut sehen kann, lässt sich die Zeitspanne zwischen 1850 und 1914 als die eigentliche Industrialisierungsphase Harburgs bezeichnen.

Interessanterweise gibt es in Deutschland weitere Beispiele dieser Art. Im Bereich der Verarbeitung von Ölpflanzen finden wir beispielsweise in Mannheim eine ähnliche Entwicklung, die nur etwas schmaler ausfällt als in Harburg.

Dort hatten sich ebenfalls sehr früh industrielle Ölmühlen entwickelt, welche ihre Rohstoffe in diesem Fall per Binnenschiff über den Rhein und den Neckar bezogen (wie z.B. Peter Müller & Söhne, Ölfabrik P. J. Landfried und Söhne in Mauer bei Heidelberg, sowie die Mannheimer Ölfabrik). Diese Betriebe fusionierten im Jahr 1887 zum "Verein Deutscher Ölfabriken". Die Produktion wurde danach komplett nach Mannheim verlagert. Am Ende des betrachteten Zeitraums (um 1904) steht auch hier eine große und in technischer Hinsicht hochmoderne Fabrikanlage mit 600 Beschäftigten (vgl. rhein-neckar-industriekultur).

Dass das Wachstum der Industrie insgesamt bis 1914 nicht kontinuierlich verlief, sondern von Krisen und Rückschlägen begleitet war, darf dabei jedoch nicht vergessen werden. Insbesondere für die Jahre nach 1873 (der sogenannten Gründerkrise), die als Depressionszeit in Erinnerung geblieben ist, trifft dies zu. Doch insgesamt ist die wirtschaftliche Aufwärtsdynamik im Zeitraum zwischen 1850 und 1914 frappierend. Wenn man dabei einzelne Phasen unterscheiden will, ergibt sich für Harburg folgendes Bild (vgl. Ellermeyer a, S. 173). Es gibt das schnelle Wachstum in der Frühzeit kurz nach 1850. Das Jahr 1856 gilt für Harburg dabei als eigentliches "Explosionsjahr" (vgl. ebenda, S. 166). In

diesem Jahr startete die Gumminindustrie. Friedrich Thörl war zu dieser Zeit persönlich noch nicht involviert, wohl aber sein Vater.

Nach der Krise ab 1873 folgte ab 1879/80 eine zweite Aufschwungperiode in der die Harburger Industrie "gewaltige Fortschritte" machte (ebenda) und schließlich gab es nach einer Zeit der "Seitwärtsentwicklung" ab 1895 wieder eine "überaus starke Entwicklung", die bis zum 1. Weltkrieg anhielt (ebenda).

Insgesamt lässt sich für die Zeit zwischen 1850 und dem 1. Weltkrieg für Harburg festhalten, dass in diesem Zeitraum 20 Großbetriebe mit jeweils 200 bis 500 Beschäftigten gegründet wurden.

Neben den 4 Gummifabriken, die 1913 zusammen 2934 Beschäftigte hatten und den 11 Ölfabriken mit zusammen 2451 Arbeitskräften, finden wir in Harburg im Jahr 1913 noch 3 Fabrikationsunternehmen aus der Textilindustrie mit 1729 Beschäftigten sowie 9 Maschinenfabriken und Eisengießereien mit zusammen 1567 Beschäftigten. Hinzu kommen noch Schiffswerften (1224 Beschäftigte), chemische Fabriken (744 Beschäftigte) und die Galalithindustrie (Galalith ist ein Kunsthorn) mit 650 Beschäftigten (ebenda, S. 303).

Insgesamt zählte man in Harburg in allen Industriebereichen zusammen im Jahr 1913 bereits rund 14000 Industriebeschäftigte. Rückläufig waren bis 1913 hingegen nur die Fischkonservenindustrie sowie die Lederindustrie (ebenda).

Diese Entwicklung war für Norddeutschland beispiellos. Nur mit Brandenburg an der Havel und mit dem sächsischen Chemnitz findet man im gesamten nord- und mitteldeutschen Raum noch zwei Städte, die damals einen noch stärker ausgeprägten Industriecharakter aufwiesen (vgl. ebenda S. 297).

Zudem lässt sich trotz mancher Konkurrenzen zwischen den einzelnen Betrieben für Harburg auch sagen, dass insgesamt gesehen "...ein enger Verbund miteinander und aneinander profitierender Branchen (vorhanden war)" (harbuch 2016). Stegmann weiß in diesem Kontext sogar von einer "äußerst enge(n) personellen Verschränkung der führenden Vertreter der Öl-, Gummi- und Maschinenbauindustrie (zu berichten)" (vgl. ebenda, S. 305).

Namentlich die Familien Thörl, Brinckmann, Mergell und Koeber werden von ihm erwähnt (ebenda). Doch bezieht sich seine Einschätzung auch auf Wilhelm Weber, den Vertreter der wichtigsten Bank in Harburg, der Hannoverschen Bank, die ab 1898 dann zur Deutschen Bank gehörte.

Wilhelm Weber, den Stegmann als "industriell-kapitalistischen Multifunktionär" beschreibt (ebenda), zog in Harburg an vielen Fäden und war an allen wichtigen finanziellen Transaktionen der Harburger Industriellen beteiligt.

Bei der Entwicklung hin zum Industriestandort marschierte der Pflanzenölsektor auf jeden Fall vorweg. Und seit 1886 ist diese Entwicklung auch mit dem Namen Friedrich Thörl verbunden, denn damals nahm die Oelfabrik F. Thörl ihre Produktion auf.

Und bereits im Jahr 1906 wurden sämtliche Thörl-Unternehmen unter dem Namen "F. Thörl's Vereinigte Harburger Oelfabriken Aktiengesellschaft" zusammengefasst und als AG in eine Rechtsform gebracht, die damals hochmodern war, nicht zuletzt weil sie durch die Ausgabe von Aktien in der Lage war, bedeutende Kapitalmengen zu mobilisieren.

Im Jahr 1913 arbeiteten bereits 1185 Menschen in der Thörl AG (vgl. Hillmer, S. 18). Allein bei Thörl wurden damals täglich rund 1500 Tonnen Rohware (Palmkerne, Baumwollsaaten etc.) verarbeitet.

Im Jahr 1913 hatte sich Harburg damit "an die Spitze der deutschen und - gemessen am Umschlag - an die Spitze der europäischen Standorte der Ölindustrie (gesetzt)" (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Kultur, Sport und Medien und IBA Hamburg GmbH, S. 20, Hervorhebung von mir).

Von einem "Zentrum der Pflanzenölverarbeitung" mit Blick auf Deutschland und mit Blick auf Europa ist auch in anderen Analysen die Rede (Freiwald und Korth- Freiwald, S. 91).

Exakte Zahlen zur Standortverteilung der Ölrrohstoffverarbeitung in Deutschland habe ich jedoch nur für das Jahr 1927 gefunden (vgl. Stegmann a, S. 322). Sie sind in den Prozentanteilen vermutlich mit dem Jahr 1913 vergleichbar, denn die Rückschläge nach 1913 und die Schwierigkeiten und Krisen in den Jahren von 1919 bis 1925/26 trafen die gesamte Branche.

Danach wurden im Jahr 1927 in Harburg (mit Hamburg) rund 50% der verschiedenen Ölrrohstoffe in Ölmöhlen verarbeitet. Am Rhein (mit Köln und Mannheim) waren es 26,4%, in Stettin (mit Fabriken auch in Flensburg und Lübeck) 10% und in Bremen 6,9% (ebenda). Vor allem Kopra, Palmkerne und Sojabohnen waren als Rohstoffe in Harburg überproportional stark vertreten (vgl. ebenda).

Noch ausgeprägter kommt die starke Stellung des Pflanzenölsektors im Gesamttraum des heutigen Hamburgs zum Ausdruck, wenn man die Unternehmen aus der Lebensmittelwirtschaft einbezieht, die aus den Pflanzennölprodukten unmittelbar Endprodukte für den Konsumenten herstellten, wie zum Beispiel die Margarinefabriken.

Entsprechende Zahlen für 1925 zeigen, dass wir in der Stadt Hamburg zu dieser Zeit 12 Unternehmen mit 1451 Beschäftigten in dieser Sparte vorfinden, in Altona 4 Unternehmen mit 2360 Beschäftigten und in Harburg 12 Unternehmen mit 5191 Beschäftigten. Zusammen sind dies 28 Unternehmen mit rund 9000 Beschäftigten (vgl. ebenda, S. 321). Weitet man den räumlichen Horizont auf ganz Holstein aus, dann kommen vor allem im Margarinesektor noch einige Unternehmen hinzu – beispielweise das Margarinerwerk von F. Bölck in Segeberg.

Ich denke, dass an diesen Zahlen offensichtlich wird, wie groß die Bedeutung des Pflanzenölsektors samt seiner Weiterverarbeitungsindustrie im Raum Hamburg insgesamt war.

Doch bevor der rote Faden "Industrialisierung" am Beispiel der Thörl-Fabriken weitergesponnen werden kann, ist es unerlässlich, zunächst etwas mehr über die Ölpflanzen und ihre Verarbeitung zu erfahren.

6 Wozu Pflanzenöle genutzt wurden und wie sie verarbeitet wurden

Pflanzenöle werden aus Ölpflanzen gewonnen. Unter dem Sammelbegriff der Ölpflanzen wird wiederum eine größere Gruppe von Pflanzen gefasst, die allesamt fette Öle oder Pflanzenfette enthalten (vgl. Roth und Korman, S. 1). Ölpflanzen können zum großen Teil als Nutzpflanzen angebaut werden.

Die Fettdepots der Ölpflanzen, auf die es in unserem Kontext ankommt, befinden sich entweder in den Früchten und/oder in den Samen der Ölpflanzen (vgl. ebenda). So wird Palmöl beispielsweise aus den Früchten der Ölpalme gewonnen, während das Palmkernöl aus den Kernen der Früchte gewonnen wird.

In unseren Breitengraden sind Ölpflanzen mit Raps, Rübsen, Sonnenblumen, Senf und Lein vertreten. Die größte Bedeutung für Mitteleuropa hatten und haben bis heute der Raps und die Sonnenblume. Auch bestimmte Laubbölder unserer Heimat tragen ölhaltige Früchte wie z.B. der Haselnussstrauch, der Walnussbaum und die Rotbuche (vgl. ebenda).

Die größte Bedeutung für die Gewinnung von Pflanzenölen weltweit haben jedoch seit vielen Jahrzehnten Ölpflanzen aus tropischen und subtropischen Gebieten wie z.B. Sojabohnen, Baumwollsaamen, Kokosnüsse (Kopra), die Ölpalme sowie Erdnüsse (ebenda). Die Sojabohne wird mittlerweile auch in Teilen Mittel- und Südeuropas angebaut.

In der Ölindustrie Harburgs wurden von Beginn an Rohstoffe aus aller Welt verarbeitet (vgl. Thörl im Dienste der Fettwirtschaft). Als wesentliche technische Voraussetzungen für eine industrielle Ölfabrikation galten in der Frühzeit der Ölfabriken die Dampfkraft, hydraulische Pressen und die Entwicklung von neuen Extraktionsverfahren.

Das Erste, um die Fabriken mit der notwendigen Energie (Kraft) zu versorgen. Das Zweite, um die Methoden des Auspressens der Ölfrüchte und Ölsaamen zu effektivieren und das Dritte, um mit Hilfe fettlösender Flüssigkeiten zu einer verbesserten Aufschließung der Fettdepots der Pflanzen und damit zu einer höheren Rohstoffausbeute zu kommen.

Denn beim Extraktionsverfahren wird das Pflanzenöl mit Hilfe von Lösungsmitteln aus den Pflanzenzellen herausgelöst (extrahiert). Das Extraktionsverfahren wurde in Deutschland fabrikmäßig übrigens erstmalig in der Fabrik Noble & Thörl im Harburg angewandt - damals unter Einsatz von Benzin (vgl. Freiwald und Freiwald- Korth, S. 98).

Heute werden sowohl das reine Pressverfahren wie auch das Extraktionsverfahren eingesetzt. Beide Verfahren haben Vor- und Nachteile. Der Vorteil der höheren Ölausbeute durch Extrahierung kann durch einen anderen Vorteil des Pressverfahrens kompensiert werden. Denn das Pressverfahren liefert höhere Protein- und Ölgehalte im Presskuchen und da dieser in der Tierhaltung als Kraftfutter eingesetzt wird, lassen sich die Ölkuchen des Pressverfahrens im Bereich Tierfutter etwas teurer vermarkten.

In den Rückständen aus der Extraktion fehlen hingegen wichtige Nährstoffe (für die Tiere) bzw. sind nur in geringeren Mengen vorhanden. Deshalb sind "Rückstände aus der Pressung ungleich wertvoller als die aus der Extraktion" (vgl. Roth und Korman, S. 16).

Die Abfolge der Arbeitsgänge in der Ölindustrie lassen sich nach der Anlieferung der Rohware im Hafen (oder auch per Bahn) in folgendem Schema darstellen (vgl. ebenda S. 17 sowie Freiwald und Freiwald-Korth):

1. Ausladen der Ware und Transport in Hallen und Silos (dabei wurden schon früh Paternoster und Bänder eingesetzt, später wurde die Rohware pneumatisch aus den Schiffen oder Eisenbahnwaggons herausgesogen). Heute sind die Transportstufen von der Rohware bis zum fertigen Öl weitgehend automatisiert.
2. Reinigungsgang (wenn nötig auch mehrere).
3. Zerkleinerungsgang (ebenfalls oft mehrere Gänge)
4. Konditionierung der Ware (Erwärmung und Anfeuchtung).
5. Formung der Ölkuchen durch Formmaschinen (entfällt heute, weil zumeist Schneckenpressen genutzt werden)
6. Pressen der Ölkuchen und anschließendes Entschleimen
7. Sammlung des Öls in Wannen oder Tank
8. Wenn nötig Filtrierung

Damit steht das Rohöl zum Verkauf zur Verfügung. Bei speziellen Anforderungen an das Öl erfolgt eine weitere Raffinierung. Im Fall der Extrahierung mit fettlöslichen Flüssigkeiten sind die Arbeitsgänge 1-4 in etwa identisch, wobei sich die Konditionierung auch darauf bezieht, die Pflanzen zu pressen und zu „reißen“, um die Extrahierung zu erleichtern.

Da in vielen Nutzungsbereichen nur Derivate oder Fraktionen des reinen Pflanzenöls gebraucht werden, wird das gewonnene Pflanzenöl in entsprechenden Fraktionierungsprozessen weiterbehandelt. Dies ist noch heute oft ein sehr komplexer Prozess, weil es dabei um Spezialprodukte für spezielle Anwendungen geht. Die Vorgänge basieren dabei sowohl auf physikalischen Trenn- und Reinigungsoperationen wie auch auf chemischen Reaktionen (Fettspaltung).

Der technische Fortschritt wirkte sich jedoch nicht nur auf die inneren Prozesse in den Ölmühlen selber aus. Im Vergleich zur Thörl-Zeit haben sich die Transportsysteme sowie alle Lagerungssysteme enorm verändert, so dass die Faktoren Transport- und Lagerkosten an Bedeutung verloren haben (vgl. 75 Jahre Thörl).

Der Verbrauch pflanzlicher Fette stieg in der Industrialisierungszeit bis 1914 insgesamt stark an. Auch die Einsatzfelder für industriell erzeugtes Pflanzenöl haben sich in diesem Zeitraum beträchtlich erweitert.

Noch in der Thörl-Zeit ist dies an der Entwicklung der Margarineindustrie besonders deutlich geworden. Die erste deutsche Margarinefabrik entstand schon im Jahr 1888 in Kellen (bei Kleve). Pflanzenöle fanden aber zunehmend auch in der Lack- und Firnissindustrie, in der Seifenindustrie sowie in der Produktion diverser anderer Wasch- und Reinigungsmitteln Verwendung.

Nach Philipps verteilte sich der Bedarf an pflanzlichen Fetten im Jahr 1913 auf die beiden großen Bereiche "Genusszwecke" und "technische Zwecke" folgendermaßen. Im Bereich Genuss (Lebensmittel) findet man einen Jahresbedarf von rund 190 000 t, die sich auf die Margarineindustrie (80 000 t) und die Kunstspeisefettindustrie (rund 110 000 t) verteilen. Letzteres sind Speisefette, Speiseöle sowie Back- und Bratöle. Im Bereich technische Zwecke dominiert mit einem Jahresbedarf von 240 000 t die Seifenindustrie (und später die Waschmittelindustrie). Der Bedarf der Schmierölindustrie wird mit 50 000 t angegeben und in der Lack- und Farbenindustrie wird eine Nachfrage von 35 000 t angegeben. Für andere Nutzungsbereiche werden von Philipps sehr viel niedrigere Zahlen angegeben (vgl. Philipps, S. 20).

7 Die Herkunft der Familie Thörl und ihre ersten Schritte als Fabrikanten

An dieser Stelle muss der zeitliche Faden meiner Darstellung noch einmal zurückgespult werden, damit ich mich der Person von Friedrich Thörl und seiner Herkunft zuwenden kann.

Im Jahr 1854, d.h. just zu dem Zeitpunkt als die Industrialisierung in Harburg Fahrt aufnahm, erschien der Vater von Friedrich Thörl in Harburg auf der Bildfläche. Er war aus Dannenberg nach Harburg übergesiedelt und wurde in Harburg später zu einem der führenden Fabrikanten. Friedrich Thörl hat also nicht ganz unten angefangen. Er konnte an die Karriere seines Vaters anknüpfen.

Der Vater, Johann Friedrich Thörl (1820-1886), den ich zur besseren Unterscheidung von seinem Sohn Friedrich im Folgenden als Fritz Thörl bezeichnet werde, war, bevor er nach Harburg kam, in Dannenberg Händler gewesen .

Doch die Geschichte der Vorfahren von Fritz Thörl lässt sich viel weiter zurückverfolgen. (vgl. Philipps, S. 7-10). Sie beginnt als dokumentierte Geschichte im 17. Jahrhundert und zwar im Süden Niedersachsens, in der Nähe von Einbeck (vgl. ebenda, S. 7). Doch dann ging einer der Vorfahren nach Dannenberg und dort waren die Vorfahren von Fritz Thörl für mehr als hundert Jahre als Handwerker oder Kaufleute ansässig. Fritz Thörl hatte dort ein Manufakturwaren- und Färbereigeschäft geführt. Er war in der Kleinstadt Dannenberg mit ihren 1656 Seelen (vgl. ebenda, S. 12) hoch angesehen und im Jahr 1848 dort zum Senator ernannt worden.

Warum er dennoch nach Harburg gegangen ist, bleibt auch bei Philipps unklar (ebenda). Es sei Unternehmenslust gewesen, vermutet Philipps (vgl. ebenda). In Harburg angekommen, entwickelten sich die Geschäfte für Fritz Thörl zunächst allerdings ungünstig.

Er musste sein Harburger Handelsgeschäft nach einiger Zeit sogar schließen (vgl. ebenda, S. 13). Doch bereits im Jahr 1863 gelang ihm ein Neustart und diesmal schon als selbständiger Fabrikant. Wie schon erwähnt (s.o.), kaufte er zusammen mit Dietrich Heidtmann in Harburg eine kleine chemische Fabrik.

Der Vorbesitzer hatte Zinnsalz, Natronsalpeter und raffinierten Kampfer herstellen lassen. Thörl und Heidtmann stiegen nun zusätzlich in die Produktion von Kalisalpeter ein, das zur Herstellung von Schießpulver verwendet wurde. Ihr Hauptabnehmer war die Pulverfabrik in Walsrode. Doch die Fabrik lieferte auch Kalisalpeter via Hamburg bis nach England und Schottland. Im Jahr 1867 wurden in der Fabrik von Thörl und Heidtmann schon 60 bis 70 Arbeiter beschäftigt (vgl. ebenda).

Im Jahr 1868 vernichtete jedoch ein großer Brand die Fabrik. Die finanziellen Schwierigkeiten beim Wiederaufbau führten dazu, dass die Fabrik in eine AG umgewandelt wurde, die nun "Chemische Fabrik Harburg-Staßfurt, vorm. Thörl und Heidtmann" hieß. Fritz Thörl blieb jedoch ihr Direktor (vgl. ebenda, S. 14).

In politischer Hinsicht ist es wert zu berichten, dass Fritz Thörl im Jahr 1874 bei der Gründung eines nationalliberalen Wahlvereins für den Reichstagswahlbezirk Harburg aktiv mitwirkte. Bis zu seinem Tod führte er sogar den Vorsitz in diesem Verein (vgl. ebenda). Sein Sohn Friedrich hat die nationalliberale politische Ausrichtung in seiner eigenen Zeit als Industrieller übernommen.

1883 wird von Fritz Thörl dann als weitere Fabrik eine reine Ölfabrik gegründet, die den Grundstein des späteren Ölmühlenimperiums von Friedrich Thörl bilden sollte. Es wird berichtet, dass der Sohn Friedrich seinen Vater Fritz bei dieser Fabrikgründung bereits beraten haben soll (ebenda). In einer anderen Darstellung heißt es sogar, die Gründung der Fabrik durch Fritz Thörl sei schon "auf Betreiben" seines Sohns Friedrich geschehen (vgl. Hillmer, S. 17).

Als plausibel kann beides gelten, denn Friedrich Thörl hatte seine berufliche Ausbildung einige Jahre zuvor als Volontär in einer Fabrik für chemisch-technische Präparate in Görlitz begonnen. 1877/78 war er dann für ein Jahr beim Militär gewesen (als sogenannter "Einjährig Freiwilliger"). Danach begann er ein Studium der Chemie und Technik in Aachen, das er ein Jahr später am Königlich-Sächsischen Polytechnikum in Dresden fortsetzte. "Hier befasste er sich auch zum ersten Male mit dem Studium der Öle und Fette", weiß Philipps zu berichten (S.16).

Er war damit im Bereich Ölmühlen "vom Fach", und deshalb ist es auch gut möglich, dass er mit seinem Fachwissen den Vater mit Blick auf die 1883 gegründete Fabrik beraten hat.

Beim Studium in Dresden hatte Friedrich Thörl Julia Maria Liebermann kennengelernt (1862-1948), die er später geheiratet hat. Einen Doktorgrad hatte Friedrich im Studium nicht erworben, weil er

möglichst schnell in die Praxis zurück wollte. Schon im Jahr 1881 trat er in die Fabrik seines Vaters und Heidtmanns ein und zwar als "Chemiker und technischer Leiter" (vgl. ebenda).

So kam er mit der Ölindustrie unmittelbar und praktisch in Berührung, und dies interessierte ihn offensichtlich so sehr, dass er kurz danach noch eine Studienreise nach Hull in England unternahm. Die Stadt galt damals als das Zentrum der jungen Pflanzenölindustrie. Hier ließen sich die modernsten technischen Verfahren studieren (vgl. ebenda, S. 17).

Thörl, so sagen uns alle Quellen, war Zeit seines Leben wissenschaftlich wie auch produktionstechnisch-praktisch hochinteressiert, und er war immer gut über neue technische Entwicklungen informiert.

Er gehörte damit zu dem Typus von Unternehmern, die unbestreitbar auch über kaufmännisches Talent verfügten, die jedoch immer auch gut informierte, produktionstechnische Spezialisten waren, und deren beruflicher Ehrgeiz sich ungeachtet wirtschaftlicher Motive und Überlegungen darauf richtete, an der Spitze des wissenschaftlich-technischen Fortschritts zu bleiben. Es gibt in der Literatur, die ich zur Friedrich Thörl studiert habe, zwar leider keine expliziten Belege für meine Einschätzung. Doch viele biographische Einzelheiten, wie sie uns von Philipps berichtet werden, weisen in diese Richtung. Und es ist auffällig, dass in den Geschäftsberichten der Thörl AG auf die führende Rolle des Unternehmens beim Einsatz neuer technischer auch Bezug genommen wird.

8 Friedrich Thörl in seiner Zeit als Fabrikbesitzer

Der Produktionsumfang bei Fritz Thörl war noch bescheiden gewesen. Es wurde bei ihm "nur" mit vier Ölpresen gearbeitet. Zudem arbeitete man zunächst noch mit Leinöl und Rübsenöl - also mit heimischen Rohstoffen und nicht mit Rohstoffen aus Übersee (vgl. 75 Jahr Thörl, S. 9).

Als Fritz Thörl 1886 starb, übernahm Friedrich die Fabrik, und diese expandierte in der Folgezeit so stark, dass im Jahr 1890 schon 24 Ölpresen betrieben wurden und die Fabrik insgesamt 200 Beschäftigte hatte (vgl. ebenda, S.10). Jeden Tag wurden zu dieser Zeit bereits 75 Tonnen Rohware verarbeitet (ebenda).

Bereits im Jahr 1891 wurde von Friedrich Thörl zusammen mit dem Konsul Robert Francke eine weitere Ölmühle in Harburg eröffnet (vgl. ebenda). Diesmal war es eine reine Palmkernölfabrik, die im Jahr 1893 bereits 100 Tonnen Palmkerne täglich verarbeitete. Und im Jahr 1899 kam die Kokosölfabrik von G.L.Gaiser und Co. durch Zukauf hinzu. Thörl ließ dort jedoch sofort einen radikalen Umbau vornehmen und modernisierte die Fabrikation von Grund auf. Die Fabrik fungierte danach unter dem Namen "F. Thörl Oelwerke Elbe" (ebenda).

Im Jahr 1900 entstand schließlich als vierter Produktionsort die "Stärkefabrik Friedrich Thörl GmbH. Hier wurden Mais und Bruchreis zu Stärke verarbeitet (Hillmer, vgl. S. 17).

Im Jahr 1900 wurden jedoch zwei der Thörl-Werke von einer großen Feuersbrunst erfasst. Das war ein herber Rückschlag. Aber die Fabriken wurden schnell wieder aufgebaut, und Thörl nutzte auch hier die Gelegenheit, sie beträchtlich zu vergrößern und technisch zu modernisieren (ebenda).

Schließlich errichtete Thörl im Jahr 1902 noch eine Weberei für Press- und Filtertücher. Die Weberei produzierte einerseits für den Eigenbedarf der Thörl- Fabriken. Sie belieferte europaweit aber auch andere Ölmühlen mit ihren Produkten. Mit dem produktionstechnischen Know-how, das von der Thörl AG im Bereich Press- und Filtertücher angesammelt worden war, gelang es der Firma überdies,

eine weitere Produktionsstrecke für textile Treib- und Transportbänder aufzubauen, die in sehr vielen Produktionsprozessen in unterschiedlichen Fabrikationsbereichen zum Einsatz kommen konnten.

Die Nachfrage wird als so stark beschrieben, dass die Kapazitäten in diesem Produktionsbereich bald ausgeweitet werden mussten (ebenda). Ein Ausbau der Fabrik an der Schlosstraße wurde noch im Jahr 1914 begonnen, konnte aber erst 1920 zum Abschluß gebracht werden.

Im Grunde war Thörl mit diesen Entwicklungsschritten schon ein Stück weit in Richtung auf ein diversifiziertes Großunternehmen vorangeschritten, ging dabei jedoch nach dem Konzept vor, vorhandene und erprobte Stärken zu nutzen.

Im Jahr 1906 erfolgte dann die bereits erwähnte Zusammenfassung der Betriebe in der Thörl AG. Friedrich Thörl hielt die Aktienmehrheit der AG und fungierte auch als Generaldirektor der AG.

Die Umwandlung der Einzelfabriken in eine AG und der Handel von Thörl Aktien an der Berliner Börse signalisieren, wie weit die Industrialisierung im Ölmühlenbereich in wenigen Jahren gekommen war. Für den Kapitalbedarf eines Großunternehmens und das war die Thörl AG bereits, war es unerlässlich geworden, sich zusätzliche Kapitalquellen zu erschließen. Also ging Thörl an die Börse und nutzte dafür den Banksektor.

Thörl vollzog mit, was sich auch für andere Produktionszweige dieser Zeit beobachten lässt - die enge Verbindung zum Banksektor und enge Kooperationsformen mit den Banken. Im Fall Thörl kam es sogar zu der interessanten Konstellation dass die regionale Hausbank (Hannoversche Bank) und die große Deutsche Bank eng zusammenarbeiteten (vgl. Lehmann 2012). Die Hannoversche Bank ging etwas später in der Deutschen Bank auf.

Sibylle Lehmann, die sich mit Börsengängen in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg intensiv beschäftigt hat, zeigt in ihrer Analyse, dass bei solchen Geschäften die Professionalität der Großbank und ihr strategisches Wissen über Märkte und Austauschbeziehungen zum dominierenden Faktor des Geschehens wurden. Es entstanden damit aber auch Abhängigkeiten, die für die Industrieunternehmen nachteilig werden konnten.

9 Arbeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen in den Thörl-Fabriken

Über Arbeitsverhältnisse und die konkreten Arbeitsbedingungen in der Oelbranche habe ich nur wenig herausgefunden. Die Beschreibungen zu diesem Thema bei Hillmer sind zwar etwas ausführlicher, setzen aber erst um 1930 ein, so dass sie nur begrenzt auf die wilhelminischen Jahre übertragen werden können.

Vor allem die körperlich schweren Arbeiten des Entladens der Rohstoffe und des Rohstofftransports innerhalb der Fabrik wurden um 1939 nicht mehr hauptsächlich von Hand erledigt.

Schon ab 1925 wurden bei Thörl die Pferdefuhrwerke für den Transport in der Fabrik sowie zu den Kais und zur Bahnverladung vollständig durch Traktoren ersetzt (vgl. Hillmer, S. 27). Die Belieferung von Kunden außerhalb Harburgs mit dem LKW fällt jedoch erst in die Zeit um 1950 (vgl. ebenda).

In der industriellen Frühzeit wurde bei Thörl wie damals in vielen Fabriken im 2 x 12 Stunden Takt gearbeitet. Dies war für die Beschäftigten ein mörderischer Takt mit entsprechend negativen Konsequenzen für die Gesundheit und das gesamte private soziale Leben.

Die Entlohnung war niedrig. Wer Arbeit hatte, war dennoch arm und wer die Arbeit verlor, stürzte ins Elend. Da die Oelindustrie jedoch etwas besser zahlte als andere Branchen, waren die Arbeitsplätze in ihr dennoch begehrt.

Philipps schildert uns Thörl als einerseits leutselig, auf der anderen Seite aber auch als patriarchalisch. Seinen Angestellten und Beamten hätte er nur ungern Urlaub gegeben, berichtet er (Arbeiter hatten ohnehin keinen Urlaub). Er hätte aber auch die höchsten Löhne für Angestellte und Beamte in der Region gezahlt (Philipps, S.45). Von einem patriarchalischen Verhältnis zwischen Firmenleitungen und Arbeiterschaft ist auch bei Stegmann die Rede (S. 297). Er berichtet ebenfalls von relativ gesehen höheren Löhnen in der Öl- und in der Gummindustrie (ebenda). Einzeldaten nennt er dazu jedoch nicht.

Zumindest an einem Punkt lässt sich allerdings zeigen, dass Friedrich Thörl in puncto Arbeitsorganisation innovativ war und weiter dachte als die Masse der Unternehmer seiner Zeit. Denn in Harburg war Thörl der erste Unternehmer, der den achtstündigen Arbeitstag in seinen Fabriken einführte. Statt 2 x 12 Stunden wurde bei Thörl nach der Reform im 3 x 8 Stunden-Takt gearbeitet (vgl. Philipps, S. 45 f.)

Wer um die extreme Überarbeit in den ersten Jahrzehnten der Industrialisierung bei vielen Arbeitergruppen weiß, wird diesen Schritt nicht als Kleinigkeit abtun. Dies betrifft auch die politische Seite der Sache, denn der Kampf der Arbeiter und der Gewerkschaften für den 8-Stunden-Tag war in der Kaiserzeit die große Forderung von Gewerkschaften und Sozialdemokratie und damit auch ein politisches Konfliktthema erster Güte.

10 Der Niedergang der Thörl-Industrie nach dem 1. Weltkrieg

Mit Beginn des 1. Weltkriegs bricht die Aufwärtsentwicklung bei Thörl ab. Dies ist keine Ausnahme, sondern dies betrifft die Oelindustrie insgesamt. Viele Arbeitskräfte waren eingezogen und auf der anderen Seite fehlten der Ölindustrie die so wichtigen Rohstoffe aus Übersee, denn Großbritannien hatte in der Nordsee eine Seeblockade verhängt. Hinzu kam eine immer rigidere Rohstoffbewirtschaftung im Inneren, um den Krieg durchzustehen.

Schon ab 1915 hatte der sogenannte "Kriegsausschuss" die Bewirtschaftung der inländischen Ölsaaten übernommen. Ziel war es, die heimische Ölsaatenproduktion erheblich zu steigern, um die Importe aus Übersee zu ersetzen. Dies gelang jedoch nur zum Teil, vor allem durch Umstellung auf Ölsaaten vom Balkan, vor allem auf Raps (vgl. Phillips, S. 35). Den Ölfabriken fehlte es deshalb immer mehr an Rohstoffen. Sie stellten komplette Produktionslinien ein.

Bei A. Hillmer ist dazu zu lesen: "In der früheren Stärkefabrik (...) wurden Suppenwürze, Nährhefe und später Kaffeersatz hergestellt. Laub und Schilf wurden für die Gewinnung von Viehfutter getrocknet und gemahlen; die Herstellung von Sohlenlederersatz und Treibriemen aus Papierstoffen wurde aufgenommen - alles unter dem eisernen Zwang der Kriegsnot" (ebenda, S. 18).

Ich selber weiß aus den Erzählungen meines Vaters, der 1904 geboren ist, dass er als Schüler regelmäßig mit seiner Klasse in die Buchhorst bei Braunschweig ziehen musste, um dort im Sommer Buchenblätter als Pferdefutter zu sammeln und im Herbst Bucheckern für die Ölgewinnung.

Die Nordseeblockade wurde zudem erst im Sommer 1919 aufgehoben, so dass die Kriegsfolgen bei Thörl erst im Sommer 1919 endeten.

Insgesamt sank die Beschäftigtenzahl in der Ölindustrie Harburgs auf ein Drittel des Standes von 1913 herab (vgl. Stegman, S. 297). Die Spätfolgen reichten aber weit über das Jahr 1918 hinaus. Harburg, so kann man bei Stegmann nachlesen, "...1913 unstrittig die Ölstadt Nr. 1 in Europa, musste erhebliche Teile seiner Palmkern- und Kopraimporte während des Krieges und danach an Hull in England abgeben, partiell auch an Marseille" (vgl. ebenda, S. 312). Bis 1920 gab es im Rohstoffbereich darüber hinaus immer noch Formen der Zwangsbewirtschaftung.

Wenn sich der Wiederaufbau in der Ölindustrie deshalb als besonders "zäh" darstellte (Hillmer, S. 18), so lässt sich mit Blick auf die Thörl-AG jedoch sagen, dass das Unternehmen zunächst ganz gut wieder auf die Beine zu kommen schien. Am Ende des Jahres 1919 wurde sogar eine Beteiligung von 50% an der Seevia Lackfabrik erworben. Die Beteiligung wurde 1922 aber schon wieder abgestoßen. Eine neue Fetthärtungsanlage in Quickborn-Elensee wurde 1919-1921 fertiggestellt und darüber hinaus eine weitere Weberei in Harburg aufgebaut (vgl. Hillmer, ebenda). Darüber ist vom Ausbau des Unternehmens "vor allem in technischer Hinsicht" die Rede, ohne dass dies näher erläutert wird (vgl. Stegmann, S. 313). Thörl und das Unternehmen waren also durchaus aktiv. Sie kämpften um einen Neubeginn. Doch trotz aller Versuche in dieser Richtung, stand die große Krise für Thörl erst noch bevor, denn im Jahr 1922 gab Thörl die Aktienmehrheit der AG sowie eine Beteiligung von 50% an der Baumwollsaatölfabrik an die holländische Van den Bergh-Gruppe ab.

Nach Auskunft von Stegmann gingen 80% der Thörl-Aktien an diese holländische Gruppe (vgl. S. 313). Und was für die Zukunft der Fabriken weitaus bedeutsamer war, zwischen 50% und 70% der Produktion bei Thörl wurden danach von der Gruppe van den Bergh abgenommen. Thörl wurde zum Zulieferbetrieb für einen größeren Partner in der Nahrungsmittelerzeugung. Dessen wirtschaftliche Lage bekam auf Preise und den Absatz in der Ölindustrie damit einen großen Einfluss.

Auch das Produktionsspektrum verändert sich, denn von nun an stand die Herstellung von Ölsorten im Vordergrund, die für die Margarineproduktion bestimmt waren (vgl. ebenda, S. 314).

In einem Zeitzeugenbericht zu den Veränderungen in der Harburger Ölindustrie wird sogar explizit davon gesprochen, dass die produzierten Öle und Fette zu "No-Name- Grundstoffen" für die Nahrungsmittelindustrie sowie für die Chemieindustrie wurden (vgl. www.harbuch.de). Dies bezieht sich zwar konkret auf die Noblee & Thörl- Fabrik, denn diese hat damals im größeren Stil synthetische Backfette an die Keksfabrik Bahlsen in Hannover geliefert und wurde damit stärker von der Entwicklung dieser Fabrik abhängig (vgl. ebenda). Das Muster dürfte jedoch auch für die Thörl-AG insgesamt relevant gewesen sein.

Die konkreten Gründe für den Verkauf der Aktienmehrheit an Van den Bergh sind heute nicht mehr eindeutig zu klären. Die von mir eingesehenen Sekundärquellen formulieren dazu letztendlich nur Vermutungen.

Vielleicht liegt die "volle Wahrheit" im Archiv der Deutschen Bank, denn diese vermittelte den Aktienverkauf. Operationen dieser Art vollziehen sich, zumal wenn es sich um eine bedeutende Firma wie die Thörl AG handelt, nicht ohne das genauere Durchleuchten der betroffenen Firma und die Erarbeitung von Dossiers über die Stärken und Schwächen der betroffenen Firma.

Wenn es solche Dokumente gibt, dann müssten sie also im Archiv der Deutschen Bank zu finden sein. Dass es dort einen Bestand an Thörl-Akten gibt, ist bekannt (vgl. Lehmann 2012). Dafür spricht auch, dass Friedrich Thörl lange und intensiv mit der Deutschen Bank zusammengearbeitet hat und auch nach 1922 noch einige Zeit im Aufsichtsrat der Bank saß. Allerdings war der Aufsichtsrat der Deutschen Bank zu dieser Zeit ein sehr kopfstarkes Gremium, in dem ein einzelnes Mitglied vermutlich keinen großen Einfluss hatte.

A. Hillmer führt als Verkaufsgrund ganz allgemein die Zerrüttung durch die Inflation von 1922 und Devisenverpflichtungen der Thörl-AG an, die sich mit einer rapide an Wert verlierenden Währung nicht mehr bezahlen ließen (Hillmer, S. 18). Dies klingt sehr plausibel.

D. Stegmann hält es hingegen für möglich, dass die Nachkriegsexpansion von Thörl wie die Investition in eine eigene Fetthärtungsfabrik durch die begrenzten Kapitalmöglichkeiten der Thörl-Gruppe auf einer wirtschaftlich wackligen Grundlage standen und nur eine Scheinblüte waren.

Als weitere Möglichkeit führt er ebenfalls an, dass Thörl noch im Krieg Kriegsanleihen in Höhe von 8 Mio. Mark gezeichnet hatte, die er damals direkt aus der Firma heraus finanzierte, so dass nach dem Krieg eine bedeutende Wertberichtigung anstand, weil die Anleihen nach dem Verschwinden des Kaiserreichs wertlos geworden waren (vgl. Stegmann, S. 313).

In der Tat wäre die Summe von 8 Millionen Mark selbst für ein großes Unternehmen wie die Thörl AG ein starker Aderlass gewesen. Das verlorene Geld hätte auch bei gut laufenden Geschäften nur über einen längeren Zeitraum wieder hereingebracht werden können. Doch gute Geschäfte wurden in der Ölindustrie nach in den ersten Jahren nach 1918 nicht gemacht.

Schließlich werden auch noch Gerüchte über eine fehlgeschlagene Börsenspekulation durch F. Thörl von Stegmann als Grund für den Verkauf erwähnt (ebenda).

Im Unterschied dazu gibt Philipps für den Entschluss Thörls zum Verkauf seiner Aktien eine Erklärung ab, die eher "psychologischer Art" ist und am wenigsten befriedigt.

Er schreibt, dass die Millionenverluste und der fast völlige Zusammenbruch der deutschen Wirtschaft in den besonders heftigen Krisenjahren 1920-1922 zu einer weitverbreiteten Krisenstimmung geführt hätten. Dadurch hätte Thörl "seine sonst so hoffnungsfrohe Einstellung gegenüber dem Leben verloren" und deshalb resigniert (ebenda, S.38). Diese Interpretation befriedigt mich allerdings am wenigsten. Philipps sagt aber auch, dass die Käufer der Aktien "kapitalstarke und an Beziehungen reiche" Konzerne gewesen wären (ebenda). Das ist vermutlich eine realistischere Spur, denn mit dem Verweis auf die Kapitalstärke der Käufer wird indirekt auch auf eine Kapitalnot auf der Seite des Verkäufers unterstellt. Und mit den "reichen Beziehungen" des Unternehmens Van den Bergh wird im Grunde auch gesagt, dass die mehrjährige Unterbrechung des internationalen Rohstoffhandels im Zuge der Kriegsblockaden von der ausländischen Konkurrenz genutzt worden ist, um ihre Position auf den internationalen Märkten auszubauen.

Denn acht Jahre im Handelsabseits sind wahrlich eine lange Zeit. In diesem Sinne wäre die Thörl AG ein spätes Opfer der Machtpolitik geworden, die in den 1. Weltkrieg geführt hat.

Doch letztendlich muss man mit Erklärungen für den Aktienverkauf von Thörl vorsichtig sein. Klar ist nur, dass die Deutsche Bank Thörl nicht ausgeholfen hat, was ihr möglich gewesen wäre. Warum, weiß ich nicht. Klar ist auch, dass die langjährige Auszehrung der Ölmühlen in der Kriegszeit sowie kurz danach als ein wesentlicher Grund für die wirtschaftliche und finanzielle Anfälligkeit der Thörl-AG angesehen werden muss.

Im Geschäftsbericht für das Jahr 1921 steht als offizielle Version nur ein Satz: „Der Begründer unserer Aktiengesellschaft und bisheriger alleiniger Vorstand, Herr Kommerzienrat Thörl, hat zu unserem außerordentlichen Bedauern den Entschluss gefasst, aus seiner bisherigen Tätigkeit auszuscheiden, um sich seinen Neigungen entsprechend seinen anderweitigen Unternehmungen, vorzugsweise seinen landwirtschaftlichen Betrieben zu widmen“ (Geschäftsbericht der Thörl AG 1921, S.5, Pressmappe des 20. Jahrhunderts des HWWA). Das halte ich für die absurdeste Begründung.

Vorsichtig muss man auch mit der Frage umgehen, was Thörl zwischen 1922 und 1936 genau gemacht hat. Die Biographie von Philipps ist in diesem Punkt sehr kurz angebunden und vage. Es wird beispielsweise nicht erwähnt, dass Friedrich Thörl bis 1932 noch der Inhaber einer kleinen Glycerin- und Fettsäurefabrik in Bergedorf war (Freiwald und Freiwald-Korth, S. 99). Dafür erwähnt Philipps einige Ehrungen für Friedrich Thörl in dieser Zeit wie auch die Goldene Hochzeit mit seiner Frau im Jahr 1932 (vgl. ebenda. S. 55).

Sicher ist nur, dass Friedrich Thörl sich in seinen letzten Lebensjahren aus der Öffentlichkeit stark zurückzog, weil er schwer krank war. Im Frühjahr 1936, wenige Wochen vor seinem Tod, wurde bei ihm eine schwere Krebserkrankung festgestellt (vgl. ebenda).

Thörl starb am 21. Mai 1936. Auf Thörl's Grabstein steht der Satz: "Ich muss wirken solange es Tag ist". Es ist ein Satz aus dem Evangelium des Johannes. Es ist nicht bekannt, ob Thörl diesen Satz bereits zu seinen Lebzeiten als für ihn "passend" ausgewählt hat.

Tatsächlich passt der Satz gut zu ihm, denn wirken, tätig sein, dabei Neuland betreten, das waren gewiss ganz wichtige Antriebskräfte in seinem Leben. Und dass die nur zur richtigen Zeit (solange es Tag ist) Erfolg hat, würde F. Thörl wohl auch unterschrieben haben.

11 Die Thörl AG ohne Thörl

Als Thörl seine Aktien verkaufte, lagen die Produktionsziffern noch immer unter dem Niveau von 1913. Eine Broschüre der Thörl AG zum Thema 75 Jahre Thörl (vom 2.11.1958) gibt an, dass die Produktionszahlen der Zeit vor 1914 in den verschiedenen Produktionsstätten erst ab 1925/26 wieder erreicht wurden. Doch bald ging der Aufschwung nach Beendigung der Krise von 1922/23 wieder in einen Abschwung über. Die Weltwirtschaftskrise brach herein und traf auch die Thörl-Betriebe. Die Aktien der Minderheitsaktionäre wurden bis 1959 noch an der Hamburger Börse gehandelt. Dann kaufte die Unilever AG auch die letzten freien Aktien auf.

Die Zeitungen vermerken auch den Kaufpreis. Bei Barabfindung wurden für eine Thörl-Aktie im Nennwert von 100 DM immerhin 375 DM gezahlt. (DIE ZEIT vom 13.11.1959). Der Weg in den Unilever-Konzern hatte im Prinzip schon im Jahr 1922 begonnen, denn die Firma Van den Bergh, welche damals die Mehrheit bei Thörl erworben hatte, schloss sich einige Jahre später (1927) mit einem zweiten großen Ölunternehmen aus den Niederlanden - der Firma Jurgens - zur Margarineunion zusammen und dieses in Europa bereits sehr große Unternehmen fusionierte wenig später (1929/30) mit dem britischen Öl- und Fettunternehmen Lever (Lever Brothers).

Lever war jedoch weitaus mehr als die Margarine Union im Geschäft mit Seifen und Waschmitteln engagiert (Lever Sunlicht). Insofern passten die beiden Partner gut zusammen, und es entstand mit der Unilever AG ein Weltkonzern (DER SPIEGEL 40/1960 und Unilever 2016).

Bereits in den zwanziger und dreißiger Jahren wird die Margarineproduktion ein ganz großes Geschäft der Unilever. „Rama“ und „Sanella“ sind bis heute allseits bekannte Marken. Aber auch neue Speiseöle, Reinigungsmittel, Seifen und technische Öle kommen in dieser Zeit verstärkt auf den Markt.

Die Bedeutung von Markenprodukten nimmt zu, und sie werden mit modernen Werbemethoden an die Verbraucher gebracht. Darin wird Unilever bald zum Meister. Die Bedeutung der Fettrohstoffe, die in den Ölmühlen erzeugt werden, geht hingegen zurück.

Dies ist bis heute so. Es hat seine Wurzeln jedoch bereits in den zwanziger und dreißiger Jahren. Doch für die Ölmühlenindustrie in Deutschland bringen die politischen Veränderungen nach 1933 erhebliche Einschränkungen. Schon ab 1933 führt die Devisenpolitik der Nationalsozialisten zu neuen Beschränkungen im Rohstoffbezug. Danach trifft der Krieg die Oelwerke schwer.

Die Einfuhr von Rohstoffen geht gegen Null. Mehr und mehr Mitarbeiter werden einberufen und - wo möglich - durch Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene ersetzt (vgl. Hillmer, ebenda). Vor allem in den 1943 und 1944 werden die Fabriken in Harburg heftig bombardiert (vgl. ebenda, S. 19).

Mit einem nostalgischen Blick zurück schreibt DIE ZEIT im Jahr 1949, dass vor dem Krieg "etwa 50 v.H. aller inländischen und importierten Ölsaaten in den Hamburg-Harburger Ölmühlen verarbeitet (wurden) (...) Hamburg - Harburg war nicht nur das Ölmühlencentrum Deutschlands, es war auch die bedeutendste Ölzentrale der Welt" (DIE ZEIT vom 21.7.1949, Hervorhebung von mir).

In den frühen 50-Jahren war das Thörl-Unternehmen (als Teil von Unilever) sogar wieder expansiv. Es erfolgte jedoch ein massiver Umbau durch Schließung einiger verkehrsunünstig gelegener Fabriken und Anlagen an Harburger Kanälen sowie dem Harburger Binnenhafen. Dort ließen sich zu dieser Zeit keine größeren Schiffe mehr löschen, so dass ein großes Areal zwischen den beiden Seehafenbecken 1 und 2 erworben wurde. 1958 stand dort eine neu erbaute Fabrik. In den beiden Häfen konnten nun auch große Seeschiffe festmachen (vgl. Hillmer, S. 20f.)

Überdies wird bei Thörl noch einmal ein umfangreiches technisches Modernisierungsprogramm umgesetzt (vgl. ebenda, S. 21). Die große Einschränkung kam jedoch daher, dass die Rohstofflieferanten dazu übergegangen waren, Rohware wie Palmkerne und Kopra, die bis dato als Schüttgut nach Harburg gekommen war, nun selbst schon zu Rohöl zu verarbeiten und in Tankern anliefern. Rein Kapazitätsmäßig lief die neue Fabrik sogar blendend. Sie war in der Anfangsphase auf 250 000 Tonne ausgelegt gewesen, hat zum Schluss jedoch bereits 1 Million Tonnen verarbeitet. (vgl. ebenda, S 22).

Als sich die Unilever im Jahr 1984 von allen Produktionsanlagen in Harburg trennte, ließ die Leitung von Unilever verlauten, dass die Gewinne (zu sehr) rückläufig waren (vgl. ebenda). Auf jeden Fall dürfte auch eine große Rolle gespielt haben, dass sich die Unilever von dem Konzept eines Vollproduzenten zu verabschieden begann, der von der Rohstoffaufarbeitung bis zum Endprodukt alle Produktionsschritte integriert. Sie ging davon aus, dass die "Veredelungsschritte" am Ende der Produktionskette – verbunden einer konsequenten Markenartikelstrategie - höhere Gewinne bringen würden.

Deshalb trennte sich die Unilever AG 1984 im Rahmen eines großen Restrukturierungsprogramms völlig vom Unternehmensbereich Ölmühlen. Die Ölmühlen von Thörl waren nur eines von vielen Opfern dieses Schritts. Der Käufer war damals ADM (Archer Daniels Midland).

Wieder ein Jahr später machte jedoch ADM die große und moderne Ölfabrikation völlig dicht.

12 Letzte Spuren: Was von Thörl und seinem Unternehmen heute noch sichtbar ist

Auch in Harburg ist Friedrich Thörl zu einer Person aus der Geschichte geworden. Es finden sich in Harburg aber noch viele Spuren seines Wirkens. Natürlich gibt es in Harburg eine Thörlstraße. Sie hat ihren Namen allerdings von Fritz Thörl. Auch das Grab von Fritz Thörl findet sich auf dem Harburger Alten Friedhof, während das Familiengrab der Thörls (Friedrich Thörl und seine Familie) auf dem

großen Friedhof in Ohlsdorf zu finden ist (auf dem sogenannten Millionenhügel). Der Bildhauer Gerhard Marcks war für die Gestaltung verantwortlich.

Die deutlichste Spur im Harburger Stadtbild ist jedoch das ehemalige Weberei- und Verwaltungsgebäude der Thörl AG in der Harburger Schlossstraße. Dort prangt an der Fassade immer noch groß die Inschrift "F. Thörl's Vereinigte Harburger-Oelfabriken-Aktiengesellschaft". Im Jahr 1978 begann hier der Aufbau der TU Harburg, und das Gebäude wurde für einige Zeit hauptsächlich von der TU genutzt. Einige Straßen weiter findet sich eine Ölmühle, die heute noch zum Konzern Archer Daniels Midland (ADM) gehört. Es handelt sich um die alte Fabrik Noblee & Thörl. Sie ist jedoch nicht zu verwechseln mit der großen Thörlfabrik an den beiden Seehäfen 1 und 2, die erst im Jahr 1958 ihren Betrieb aufnahm.

Im Mitgliedsverzeichnis von OVID, dem Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland, wird die Ölmühle als ADM Hamburg - Werk Noblee & Thörl geführt. Vor einigen Jahren gab es dazu sogar einen Artikel im Hamburger Abendblatt. Man konnte dort lesen, dass in diesem Werk immer noch hauptsächlich Palmöl verarbeitet wird, das immer noch aus Südostasien kommt.

Doch im Unterschied zur Thörl-Zeit werden die Palmölfrüchte oder die Palmölkerne heute nicht mehr in Harburg gemahlen und extrahiert. All dies geschieht schon in Asien, weil dies billiger ist. Was die Öle in Harburg in verschiedenen Verarbeitungsprozessen bekommen, ist gewissermaßen nur der Feinschliff für sehr spezifischen Anwendungsformen, welche speziell die Lebensmittelindustrie braucht. In Harburg werden heute deshalb nur Öle fabriziert, die sich besonders gut für die Produktion von Snacks eignen (vgl. Hamburger Abendblatt vom 29.1.2005). Die Globalisierung lässt grüßen, oder anders formuliert: die weltweite Arbeitsteilung verlagert die lohnintensiven und wertschöpfungsarmen Produktionen in die Peripherie und belässt in den Zentren nur jene Spezialisiten bringt

Schließlich ist im heutigen Harburger Stadtbild der "Channel Tower" nicht zu übersehen. Er ist 55 Meter hoch und hat 14 Büroetagen. Der "Pfiff" seiner Architektur ist die Integration 6 alter Silotürme in ein modernes Bürogebäude. Es handelt sich dabei um sechs von ursprünglich 16 Silosäulen, die 1935/36 von der Thörl AG erbaut worden sind (vgl. Hamburger Abendblatt vom 15.3.2002).

In Harburg gibt es schließlich auch noch einen Thörl-Brunnen. Er wurde von Friedrich Thörl gestiftet und schon 1913/14 gebaut. Als Folge einiger Umbauten und neuer Verkehrsführung steht er heute nicht mehr an seinem ursprünglichen Standort. Er wurde versetzt und am Museumsplatz neu errichtet und gleichzeitig restauriert (vgl. Helms-Museum Aktuell, Nr. 23, September 2011).

Der Name Friedrich Thörl hat auch im Rahmen einer Ausstellung eine wichtige Rolle gespielt, die vor einigen Jahren unter dem Obertitel "Taktgeber Hafen" in Hamburg durchgeführt worden ist. Das Museum für Hamburgische Geschichte hat dafür u.a. einen Beitrag geliefert, der bekannte historische Konsummarken mit Hamburger Herkunft vorstellt. Auch Friedrich Thörls Vereinige Oelfabriken werden dort erwähnt und als Marken der Thörl AG werden hier die beiden Scheuermittel ATA und VIM vorgestellt.

Schließlich empfiehlt es sich in unserer Zeit bei praktisch jedem Thema, ausführlich zu googeln. Das habe ich auch so gehalten. Die Ausbeute an Verweisen auf Bücher, Zeitschriften und andere Veröffentlichungen war reichlich.

Das Kurioseste, was ich gefunden habe, waren mehrere Angebote für einen Kesselwagen mit der Aufschrift "Thörl" im Rahmen von Angeboten für Modelleisenbahnen. (www.modellbahnecke.de/out/pdf/BRAWANeuheiten-Express2012-06.PDF, gesehen am 27.3.2016). Das hat mich denn doch erheitert.

13 Vom Speziellen zum Allgemeinen und zurück

Ich möchte meinen Beitrag über den Industriellen Friedrich Thörl und die Entwicklung der Fettwirtschaft jedoch nicht beenden, ohne noch einmal zu fragen, was sich am Beispiel von Friedrich Thörl sowie am Beispiel der Entwicklung seiner Unternehmen wie auch der Ölindustrie in Harburg seit Mitte des 19. Jahrhunderts allgemein und übergreifend zeigen lässt?

Ich denke, dass für diejenigen, die das Leben von F. Thörl vor allem aus der Ternthorster Perspektive betrachten wollen, die Frage geklärt werden konnte, auf welche Weise Thörl ein so großes das Vermögen verdient hat, dass ihm der Kauf von Trenthorst-Wulmenau möglich war.

Ich denke auch, dass die Beschäftigung mit dem Industriellen Friedrich Thörl gezeigt hat, dass Friedrich Thörl ein dynamischer und unternehmerischer Mensch war, der etwas von seinem Metier verstand. Er gehört ohne Frage zu den herausragenden Unternehmerpersönlichkeiten der wilhelminischen Zeit im Norden Deutschlands.

Er hat mit seinen Unternehmen den "Durchbruch des modernen Konzerns (organisiert)" (vgl. Osterhammel, S. 925), also den Typus von Unternehmen geschaffen, der bis heute das Wirtschaftsleben dominiert.

Doch die Beschäftigung mit Thörl und mit der Entwicklung der Fettwirtschaft hält noch eine andere Lehre bereit. Das Beispiel Thörl und das Beispiel der Ölindustrie zeigen uns, dass es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts jenseits von Eisen, Kohle, Stahl und Textil noch viele andere Wege in die Industriegesellschaft gegeben hat.

Auch wenn sich die Wirtschafts- und Sozialgeschichte längst davon verabschiedet hat, beim Nachzeichnen früher Industrialisierungswege nur auf das "Modell" des (späteren) Ruhrgebiets zu schielen, fehlt es immer noch an einer konsequenten «Anreicherung» der Industrialisierungsgeschichte mit den vielen anderen Wegen und Modellen. Dass diese Wege für ganze Regionen strukturpolitisch bedeutsam waren, zeigt uns das Beispiel der Fettwirtschaft im Großraum Hamburg deutlich.

Damit zusammen hängt eine andere Frage. Sie bezieht sich auf den Zusammenhang zwischen Industrialisierung, Kolonialismus und Imperialismus. Am Beispiel der Ölmühlenindustrie und der Fettwirtschaft lässt sich die Frage aufwerfen, ob für diese Wirtschaftszweige und ihre Entwicklung Kolonialismus und imperiale Großmachtspolitik wirklich notwendig waren.

Was unerlässlich war und deshalb als notwendig bezeichnet werden kann, waren die Internationalisierung des Handels und der (relativ) freie Warenverkehr. Ohne diese beiden Faktoren wäre die Verschiebung der Rohstoffbasis der Ölmühlen in die Tropen und Subtropen tatsächlich nicht möglich gewesen.

Aber brauchte es dazu deutscher Kolonien, und brauchte es dazu eine imperiale Großmachtspolitik, wie sie das Deutsche Reich unter Wilhelm II verkörpert hat, weil nur so dem deutschen Volk – das war damals die gängige Propagandafloskel – der ihm gebührende Platz an der Sonne zu sichern war?

Es ist doch ganz offensichtlich, dass die deutschen Rohstoffimporteure in der Fettwirtschaft sich vor 1914 gut und ausreichend in britischen, französischen und vor allem auch in niederländischen Kolonien (Indonesien) versorgen konnten. Es sind keine Beispiele bekannt, dass sie preislich benachteiligt wurden oder anderen wirtschaftlich substantiellen Einschränkungen unterlagen. Der Bedarf konnte zu wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen zu jeder Zeit in der ganzen Welt gedeckt

werden (vgl. Die deutsche Ölmühlenindustrie, S. 82). Und wenn man die historischen Linien weiter zieht, dann konnte sich die Fettwirtschaft in der Weimarer Zeit ebenfalls ohne Kolonien ganz gut entwickeln.

Francesca Schinzinger hat vor einigen Jahren in einer Untersuchung zum Thema "Die Kolonien und das Deutsche Reich" (Schinzinger 1984) herausgearbeitet, dass auch das Argument, man hätte die Kolonien als Absatzmärkte für deutsche Waren gebraucht, empirisch auf sehr wackeligen Füßen steht. Denn sie zeigt überzeugend auf, dass die deutschen Kolonien "niemals einen großen Anteil an der Ausfuhr des Deutschen Reiches bekommen haben (vgl. Schinzinger, S. 118).

Im Jahr 2012 betrug die Gesamteinfuhr an Palmkernen nach Deutschland z.B. rund 260 000 Tonnen. Aus den deutschen Kolonien (Kamerun und Togo) kamen davon jedoch nur rund 15 000 Tonnen (vgl. ebenda, S. 126). Noch frappierender sind die relativen Zahlen der Gesamteinfuhren aus den deutschen Kolonien in Relation zur den Gesamteinfuhren des Deutschen Reiches insgesamt. Im Jahr 1900 lag der Prozentsatz bei 0,12% und stieg bis 1910 auf 0,55 Prozent. Doch schon im Jahr 1913 war er wieder auf 0,49 % gefallen.

Auch Jürgen Ellermeyer kommt in seinem Buch über die Kautschukindustrie in Hamburg auf dieses Thema zu sprechen. Er berichtet über zwei Expeditionen in deutsche Kolonien zur Abschätzung der Versorgungsmöglichkeiten und zitiert als Kommentar die Meinung von Wilhelm Treue, der im Jahr 1955 eine Untersuchung zur deutschen Kautschukversorgung im Auftrag der Continental AG in Hannover geschrieben hat.

Dort heißt es zunächst, dass in den deutschen Kolonien bis 1914 sehr wenig Kautschuk und zudem nur von minderer Qualität erzeugt worden war. W. Treue stellt zudem auch fest, dass das "deutsche Kapital (...) nur selten Anlage in deutschen Kolonialwerten (gesucht hat). Den hohen Tönen der deutschen Kolonialliteratur und dem betonten Nationalbewusstsein ihrer Autoren würden «keineswegs ähnliche Empfindungen bei den Besitzern freien und anlagefähigen Kapitals (entsprechen) » (Treue, zit. nach Ellermeyer a, S. 17).

Doch wenn nicht erkennbar ist, dass es schiere ökonomischen Notwendigkeiten sind, die geradezu zum Kolonialismus zwingen, welche Gründe waren es dann? Bleibt vom „Platz an der Sonne“ letztendlich nur ein rein ideologisches bzw. machtpolitisch begründetes Konstrukt?

Die Beschäftigung mit Friedrich Thörl und der Fettwirtschaft führt auch zu diesen Fragen. Man kann also bei Trenthorst und Thörl beginnen und bei ganz anderen Fragen landen.

14 Literatur

ContiTech AH (Hrsg.) (o.J.): 150 Jahre Phoenix. Tradition in Kautschuk. Zukunft mit neuer Kraft. Hannover

Corni, G. und Gies, H. (1997): Brot-Butter-Kanonen, Berlin

Ellermeyer, J. (a) (2006): Gib Gummi! Kautschukindustrie und Hamburg. Bremen

Ellermeyer, J. (b) (o.J.): Die Industrialisierung Harburgs im 19. Jahrhundert. In: Ellermeyer, Richter und Stegmann, S. 158-192

Ellermeyer, J.; Richter, K., Stegmann, D. (o.J.): Harburg: Von der Burg zur Industriestadt - Beiträge zur Geschichte Harburgs 1288-1938, Harburg (Veröffentlichung des Helms-Museums Harburg, Nr. 52)

DER SPIEGEL 40/1960: Das Pfennig-Imperium

DIE ZEIT vom 21.07.1949: Harburgs Ölmühlen-Betriebe

- DIE ZEIT vom 13.11.1959: Freie Aktionäre abgefunden
- F. Thörl's Vereinigte Hamburger Oelfabrik (Hrg.) (1956): Thörl im Dienste der deutschen Fettwirtschaft. Hamburg
- Freie Hansestadt Hamburg und IBA Hamburg GmbH (Hrsg.) (2008): Harburgs Binnenhafen in Geschichte und Gegenwart. Hamburg
- Gröwer, K. und Günther B. (2015): Trenthorst 1900 bis 2015. Vom großbürgerlichen Gut mit traditioneller Landwirtschaft zur zukunftsorientierten Forschungsinstitution des ökologischen Landbaus, 23847 Westerau-Trenthorst, Förderverein des Instituts für Ökologischen Landbau Trenthorst e.V.
- Hamburger Abendblatt vom 29.01.2005: Noblee & Thörl fühlen sich in Harburg wohl.
- Hamburger Abendblatt vom 15.3.2002: Harburgs schöne Neubauten
- harbuch 2016a: www.harbuch.de/index.php/frische-themen-artikel/die-politische-geschichte-der-phoenix.html, eingesehen am 21.2.2016
- harbuch 2016b: www.harbuch.de/index.php/frische-themen-artikel/als-werbeberater-in-der-harburger-industrie-21.html, eingesehen am 24.2.2016
- harbuch 2016c: www.harbuch.de/index.php/frische-themen-artikel/harburg-kurzfassung-fuer-nervose.html, eingesehen am 28.3.2016
- Hillmer, M. (2015): Arbeit im Hafen - Hafen in Arbeit - Der Harburger Binnenhafen im Spiegel von Zeitzeugenberichten (Auswertung von Zeitzeugeninterviews zum Strukturwandel im Harburger Binnenhafen 1939 bis 1997. Harburg, Geschichtswerkstatt Harburg, Werkstatt Reihe Band 3
- Lehmann, S. H. (2012): Taking Firms to the Stock Market: IPOs and the Importance of Large Banks in Imperial Germany 1896-1913. Hohenheim Discussion Paper 58- 2012, <https://fzid.uni-hohenheim.de/71978.html>
- Nagel, F.R. (Hrsg.) (2006): Türme, Schornsteine, Industrie-Mühlen, Land-Art: Bedeutung und Bewertung von Landmarken in der Kulturlandschaft, Norderstedt Osterhammel, J. (2009): Die Verwandlung der Welt. Eine Geschichte des 19. Jahrhunderts. München
- Philipps, O. (1939): Friedrich Thörl und die deutsche Ölmüllerei: ein Ausschnitt aus der niedersächsischen Wirtschafts- und Sippengeschichte (Veröffentlichungen der Wirtschaftswissenschaftlichen Gesellschaft zum Studium Niedersachsens)
- Putzger - Historischer Weltatlas. Berlin 1974, 95. Auflage rhein-neckar-industriekultur, www.rhein-neckar-industriekultur.de/objekte/ölmühle-bunge-verein-deutscher-ölfabriken-mannheim-vdo, eingesehen am 21.3.2016
- Roth, L. und Kormann, K. (2000): Ölpflanzen-Pflanzenöle. Landsberg/Lech Schinzinger, F. (1984)). Die Kolonien und das Deutsche Reich. Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Besitzungen in Übersee. Wiesbaden
- Thörl im Dienste der Fettwirtschaft (1956, Bleistifteintrag des Staatsarchivs Hamburg). Hamburg-Harburg
- Treue, W. (1955): Gummi in Deutschland. Die deutsche Kautschukversorgung und Gummi-Industrie im Rahmen weltwirtschaftlicher Entwicklung. München (i.A. der Continentale Gummi-Werke AG Hannover)
- Uhlmann, G. (2008): Palmöl, Kopra, Kautschuk: Koloniale Strukturen in Hamburg www.afrika-hamburg.de/afrikaharburg.html - eingesehen am 19.2.2016
- unilever 2016: www.unilever.de/ueberuns/unseregeschichte, eingesehen am 10.2. 2016.
- Verg, E. (1981): Harburger Geschichten. Hamburg
- Wehler, H.-U. (1987): Deutsche Gesellschaftsgeschichte (Zweiter Band Von der Reformära bis zur industriellen und politischen "Deutschen Doppelrevolution" 1815- 1845/49). München