

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

## Die Situation der westdeutschen Gummi-Industrie

Wirtschaftsdienst

*Suggested Citation:* Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1949) : Die Situation der westdeutschen Gummi-Industrie, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 29, Iss. 2, pp. 48-50

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/130882>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

Kautschukversorgung ausgebaut. Das Hauptgewicht liegt auch hier auf Buna. Und wenn Buna stets eine Beigabe von Naturkautschuk erfordert, so gewinnt die Sowjetunion diesen aus der löwenzahnartigen Pflanze Kok-sagys. Seit ihrer Entdeckung in der Kirgisenstepppe ist der planmäßige Anbau von Kok-sagys in allen wärmeren Teilen der Sowjetunion aufgenommen worden. Ihren hohen Kriegsbedarf konnten die Sowjets allerdings nur durch amerikanische Reifenlieferungen decken. Seither haben sie sich wieder auf ihre Kautschukautarkie zurückgezogen, deren Basis u. a. durch Übernahme der deutschen Produktionsanlagen in der Ostzone und Oberschlesien erweitert worden ist. Vor einem Jahre gab es erstmals wieder sowjetische Großkäufe von Naturkautschuk, die den Marktpreis vorübergehend bis auf 18 $\frac{1}{8}$  d hinauftrieben. Seither hat er sich wieder in einem mäßigen Spielraum oberhalb des amerikanischen Buna-Festpreises bewegt, etwa zwischen 11 $\frac{1}{2}$  und 13 $\frac{1}{2}$  d. Aber die sowjetischen Käufe bleiben einer der größten Unsicherheitsfaktoren am Markte.

Für das Jahr 1949 stellt die International Rubber Study Group die folgende Prognose. Die Erzeugung von Naturkautschuk, die 1948 bereits 1 520 000 t betragen hat, dürfte auf 1 575 000 t steigen, praktisch also den früheren Höchststand von 1941 wieder erreichen. Dabei ist schon berücksichtigt, daß man die ursprüngliche Vorschätzung der indonesischen Erzeugung von 650 000 t wegen der politischen Unruhe im Gefolge der „zweiten Polizeiaktion“ auf 500 000 t herabsetzen mußte. Der Weltverbrauch an Naturkautschuk — ohne amerikanisches „stockpiling“ und etwaige sowjetische Käufe — wird auf 1 450 000 t veranschlagt; das ist eine Kleinigkeit mehr als der Verbrauch von 1948. Dabei ist der Verbrauch der USA (610 000 t — wozu noch 450 000 t synthetischer Kautschuk kommen) und der Großbritanniens etwas geringer angesetzt, dafür aber die Aufnahme Deutschlands und Japans höher, auch die Argentinien, das 1948 nur aus Beständen gewirtschaftet und nichts importiert hat. Die Handelsvorräte sind nur halb so groß wie im Vorkriegsdurchschnitt, ein Abbau ist hier also schwerlich zu erwarten. Das amerikanische „stockpiling“, für 1948 auf 90 000 t berechnet, wird unschwer die Differenz zwischen Erzeugung und Verbrauch aufnehmen. Die politische Entwicklung in Indonesien und die Russenkäufe bleiben die Unbekannten dieser Rechnung.

Die amerikanischen Vorratskäufe und die hohe Reservekapazität beim synthetischen Kautschuk dienen nicht allein der strategischen Sicherung. Sie geben auch ein für allemal die Gewähr, daß ein Preisdiktat durch ein internationales Produzentenkartell sich nicht wiederholen wird. Internationale Marktregelungen wird es in Zukunft nur noch durch Erzeuger- und Verbraucherländer gemeinsam geben. Der Arbeitsausschuß der International Rubber Study Group soll Vorschläge für eine Ordnung ausarbeiten, an der Erzeuger- und Verbraucherländer gleichermaßen teilnehmen werden. Endgültige Beschlüsse sind noch nicht gefaßt worden.

## Die Situation der westdeutschen Gummi-Industrie

Die Bedeutung der Gummiwarenindustrie liegt nicht so sehr in ihrem zahlenmäßigen Umfang als vielmehr in der außerordentlichen Vielfältigkeit ihres Produktionsprogramms und in dem starken Grad der Verflechtung mit anderen Produktionszweigen. Das Schwergewicht der deutschen Gummiwarenerzeugung hat von jeher innerhalb der Grenzen des heutigen Vereinigten Wirtschaftsgebietes gelegen, und hier wiederum vornehmlich entfallen auf die Bizone heute rund 85 Prozent der gesamtdeutschen Kautschukwarenerzeugung.

### Beschäftigte Personen in der Gummi- und Asbestindustrie (Bizone)

1948 (durchschn.)	45 042, Januar 1949: 52 050,
davon:	
Schleswig-Holstein .....	421
Hamburg .....	8 642
Niedersachsen .....	14 080
Nordrhein-Westfalen .....	8 913
Bremen .....	41
Hessen .....	12 204
Württemberg-Baden .....	4 689
Bayern .....	3 060

Die Beschäftigtenzahl in der Gummiindustrie allein wird für 1948 im Durchschnitt mit 42 500 und für den März 1949 mit rund 50 000 angegeben. 1936 waren in der gesamtdeutschen Gummiindustrie rund 52 000 und 1938 rund 67 000 Personen tätig. Die Produktion von Bereifungen und sonstigen Gummiwaren, die im Monatsdurchschnitt 1947 noch nicht die Hälfte der Vorkriegserzeugung erreicht hatte, ist Ende 1948 über den Stand von 1936 hinausgegangen:

### Produktionsindex für Bereifung und sonstige Gummiwaren (Bizone)

	1936 = 100)	
	Bereifung u. Gummiwaren	Industriepro- duktion gesamt
1947 Monatsdurchschnitt	48	39
1948 .....	81	60
Januar	60	47
Dezember	102	79
1949 Februar	103*)	80*)

\*) vorläufige Zahlen

An Hart- und Weichgummiwaren wurden in der Bizone erzeugt:

Monatsdurchschnitt 1948 .....	5907 t
Januar 1949 .....	6467 t
Februar 1949 .....	6315 t

(vorl. Zahl)

Wenn die Gummiindustrie der Bizone im vergangenen Jahr ihren Erzeugungsstand von 1936 wieder erreichen konnte, so war dies nicht zum wenigsten der günstigen Weltkautschukversorgungslage zuzuschreiben.

### Gummireifenproduktion

	PKW	LKW	Motorrad	Fahrrad	sonstige	Reifen und Schläuche insgesamt
	(in 1000 Stück)					(1000 t)
1936	2098,0	624,0*	720,0*	17 960	25,0*)	77,0
1946	447,6	363,4	56,4	4 042	**)	26,5
1947	486,2	419,4	72,6	3 949	16,3	28,7
1948	1077,6	698,9	175,0	8 505	79,5	55,4
1949						
Jan.-						
März	477,1	241,6	91,9	4 083	47,5	22,6

\*) geschätzt    \*\*) in LKW-Reifen einbegriffen

Die Rohgummieinfuhr der Bizone, die 1945 noch gleich Null war, hat sich insbesondere seit dem vergangenen Jahr so gesteigert, daß der Bedarf der Industrie bis Ende dieses Jahres gedeckt sein dürfte.

#### Kautschukeinfuhr 1948

	dz	1000 RM/DM
Einfuhr gesamt .....	520 424	82 277
davon aus:		
Britisch Malaya .....	488 115	77 160
Indonesien .....	15 623	2 422
Indien/Pakistan .....	6 955	1 085
Ceylon .....	6 388	1 026

Der Rest wurde aus den USA, Großbritannien, Mexiko, Kanada, dem Saargebiet und Brasilien importiert. Brasilien ist inzwischen als Lieferant ausgefallen. Für 1949 ist die Einfuhr einer Gesamtkautschukmenge von 80 000 t vorgesehen. Diese Zahl dürfte jedoch nicht erreicht werden, da ein durch Kaufkraftmangel bedingter Konsumrückgang von ca. 30 Prozent festzustellen ist. Im allgemeinen haben die Devisenzuteilungen für die Kautschukeinfuhr bisher ausgereicht, um den langsam steigenden Verbrauch zu befriedigen.

Während 1947 noch rund 60 Prozent synthetischer Kautschuk verarbeitet wurde, ist der Anteil des synthetischen Kautschuks am Gesamtverbrauch im vergangenen Jahre ganz erheblich zurückgegangen. 1948 wurden in der Bizone insgesamt 46 000 t Naturkautschuk und 4500 t synthetischer Kautschuk verarbeitet.

Die deutsche Produktion von synthetischem Kautschuk hat sich nach dem Krieg nur sehr allmählich wieder entwickelt und erreichte schließlich eine Jahresmenge von 6600 t. Ende Juli 1948 wurde die Bunaherstellung in Deutschland durch die Militärregierung verboten. Das Erzeugungsverbot erstreckte sich auch auf alle für technische Spezialzwecke benötigten Zwischenprodukte wie Butadin und Perbuna. Diese Produktionsverbote bedeuten — wie auch andere in gleicher Richtung liegende — einen volks- und weltwirtschaftlichen Verlust. Der volkswirtschaftliche Verlust liegt darin, daß ein nicht unbedeutender Devisenbetrag für die Einfuhr von Naturkautschuk bereitgestellt werden muß, der für andere lebensnotwendige Einfuhren verlorengeht. Weltwirtschaftlich liegt der Verlust in einer Verzögerung des technischen Fortschritts, denn es rächt sich immer, wenn eine Gruppe befähigter Menschen von der Entwicklung der technischen Forschung ausgeschlossen wird.

Angesichts des empfindlichen Mangels an Rohkautschuk hatte die Regeneratgewinnung erhöhte Bedeutung gewonnen.

Produktion: .....	1936 (Deutschland)	24 000 t
	1948 (Bizone)	23 000 t
Verbrauch: .....	1948 (Bizone)	22 000 t

Gegenwärtig arbeiten in der Bizone drei freie Regeneratfabriken. Im übrigen verarbeitet ein großer Teil der Gummifabriken ihr eigenes Regenerat. Die Regeneratproduktion übersteigt zur Zeit in einigen Qualitäten den Konsum, nachdem in der ersten Zeit nach der Kapitulation, als die JEIA die ersten Devisen zur Verfügung stellte, ziemlich große Altgummimengen eingeführt wurden. Mit steigender Fertigwarenerzeugung und damit erhöhtem Gummiwarenkonsum ist der Altgummi-anfall in der Bizone heute so weit gestiegen, daß nur noch gewisse „helle“ Gummiabfälle, die noch immer einen Engpaß darstellen, importiert werden. Im ganzen hat sich die Lage der Gummiindustrie seit der Währungsumstellung insofern wesentlich gebessert, als einerseits im Hinblick auf die Zufuhren im Rahmen des ERP von einer geregelten Rohstoffversorgung gesprochen werden kann und andererseits infolge gesteigerter Arbeitsleistungen die Produktionszahlen angestiegen sind. Soweit sich in der Nachkriegszeit Produktionsschwierigkeiten ergaben, zeigte es sich, daß die großen Werke wie die Continental Gummiwerke AG. in Hannover oder die Harburger Gummiwaren-Fabrik Phoenix AG. angesichts der Vielgestaltigkeit ihrer Produktion bessere Ausweichmöglichkeiten hatten, während kleineren Betrieben, die nur ein schmales Produktionsgebiet haben, diese Möglichkeit verschlossen blieb. Das ausgesprochen große Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage auf dem Reifen-sektor ist heute, abgesehen von PKW- und Fahrradreifen, im großen und ganzen behoben. Allerdings ist es schwierig, den gesamten Nachholbedarf zu schätzen, da die Kraftfahrzeugstatistik auch die zum Verkehr noch nicht zugelassenen Fahrzeuge umfaßt, deren Nachholbedarf man noch nicht kennt. Der während der Kriegs- und Nachkriegsjahre aufgestaute Bedarf an Fahrradreifen ist gegenwärtig noch keineswegs befriedigt, man hofft jedoch, auch auf diesem Gebiet bis Ende 1949 zu einer Bedarfsdeckung zu gelangen. Dagegen wird die Nachfrage nach sonstigen Gummiwaren noch für längere Zeit nur unzureichend befriedigt werden können.

### Ausfuhr von Kautschukwaren 1948

	dz	1000 RM/DM
Kautschukwaren insgesamt ...	13 202	5 437
darunter:		
Kraftfahrzeuglaufdecken .....	3 744	987
davon nach:		
Schweiz .....	1 676	335
Neuseeland .....	467	115
Fahrradlaufdecken .....	1 775	758
davon nach:		
Britisch Malaya .....	555	265
Schweiz .....	335	186
Finnland .....	686	192
andere Weichgummiwaren ....	2 457	1 351
davon nach:		
Schweiz .....	1 486	730
Großbritannien .....	216	107
Belgien .....	262	120
Hartgummiwaren .....	3 122	713
davon nach:		
Schweiz .....	636	195
Norwegen .....	1 215	190
Belgien .....	362	100
Schweden .....	303	67
Niederlande .....	370	66
Finnland .....	108	40

Im Rahmen der kautschukverarbeitenden Industrie stellt die Fabrikation von Hartgummiwaren ein Spezialgebiet dar, das im allgemeinen nur in besonderen Abteilungen an einzelne größere Werke der Weichgummifertigung angeschlossen ist. In Deutschland haben sich von Anfang an zwei ausgesprochene Spezialfabriken für Hartgummiwaren entwickelt, nämlich die Firmen Dr. Heinr. Traun & Söhne vorm. Harburger Gummi-Kamm Comp. und New York-Hamburger Gummi-Waaren Compagnie, die seit 1930 unter der zuletzt genannten Firma vereinigt sind.

Infolge der Abhängigkeit vieler Industriezweige von der laufenden Zulieferung guter Hartgummitteile wurden diese Herstellerfirmen auch nach der Kapitulation weitestgehend von den Behörden unterstützt und konnten trotz schwerer Kriegsschäden schnell wieder in Gang kommen. Die Vorkriegskapazitäten konnten — wenn auch zum Teil provisorisch — ungefähr wieder hergestellt werden. H.M

### Die Reichsbahn braucht Güterwagen

Es ist eine immerwieder zu beobachtende Tatsache, daß sich in der Verkehrsbeanspruchung der Reichsbahn die allgemeine Wirtschaftslage widerspiegelt. In Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwunges weitet sich das Verkehrsvolumen aus, die Anforderungen an den Verkehrsapparat steigen, und damit tritt ein erhöhter Bedarf an rollendem Eisenbahnmateriale in Erscheinung. Konnte dieser Bedarf nicht aus den vorhandenen Reserven gedeckt werden, gab die Reichsbahn kurzfristige Neubau- bzw. Beschaffungsprogramme heraus. Solche Maßnahmen führten stets zu einer ungesunden Stoßbeschäftigung der einschlägigen Industrien. Infolge der kurzfristigen Liefertermine waren meistens Neueinstellungen von Ar-

beitern erforderlich, die gerade dann vorgenommen wurden, wenn auch die übrige Industrie die Zahl ihrer Arbeiter erhöhte. Sobald aber der dringendste Bedarf bei den Lieferanten der Reichsbahn gedeckt war, folgten mangels anderweitig ausreichender Beschäftigung wieder Entlassungen, die wiederum häufig mit einem Abflauen der allgemeinen Konjunktur zeitlich zusammenfielen.

Es scheint uns, daß dieses Verhalten, das z. B. das Schaubild über die Güterwagenbestellungen der Reichsbahn in den letzten Jahrzehnten deutlich widerspiegelt, keineswegs mit den wirtschaftspolitischen Pflichten der Reichsbahn in Einklang zu bringen ist. Dieser große Auftraggeber müßte mit allen Mitteln bemüht sein, eine kontinuierliche Beschaffungspolitik auf allen Gebieten durchzuführen, und er müßte vor allen Dingen auch dann seine Auftragsprogramme durchhalten oder sogar noch steigern, wenn die allgemeine Wirtschaftsentwicklung stark rückläufig ist. Der Rhythmus der konjunkturellen Bewegung schließt für die Reichsbahn jedes Risiko aus, wenn sie auch dann Aufträge auf Oberbau oder rollendes Material erteilt, wenn die übrige Wirtschaft sich starke Beschränkung in der Auftragserteilung auferlegt und Arbeiterentlassungen in allen Industriezweigen notwendig werden. Der Bedarf an Eisenbahnmateriale ist immer ein echter, und je moderner die Reichsbahn ihren gesamten Verkehrsapparat gestaltet, um so wirtschaftlicher wird sie arbeiten.

Auf diesem kurz skizzierten Hintergrund soll der gegenwärtige Bedarf der Reichsbahn an Güterwagen untersucht werden. Es ist hierbei nicht leicht, zahlenmäßig zu verlässlichen Ergebnissen zu gelangen, da viel statistisches Material durch die Kriegereignisse verlorengegangen ist. Trotzdem erscheint es unmöglich, an Hand einiger Zahlen die Tendenz einer Entwicklung aufzuzeigen, die gewisse Anhaltspunkte dafür gibt, ob der derzeitige Bestand an betriebsfähigen Güterwagen der Reichsbahn bereits Anlaß zu Besorgnissen für die künftige Wirtschaftsentwicklung gibt oder ob das derzeitige Verhalten der Reichsbahn, d. h. langfristige Streckung ihres Neubauprogrammes und Drosselung der Güterwagenreparaturen, wirtschaftlich zu vertreten ist.

Die gemeinsamen Reparaturarbeiten der Reichsbahn-Ausbesserungswerkstätten und der waggonreparierenden Firmen der Privatindustrie brachten den beachtlichen Erfolg, daß 1948 ein Zuwachs von 17 000 reparierten Güterwagen den Bestand an betriebsfähigen Güterwagen auf etwa 247 000 Stück steigen ließ. Dieser Gewinn ist aber im ersten Quartal 1949 wieder dadurch zunichte geworden, daß die Schädlichkeit der Güterwagen infolge ihrer hohen Inanspruchnahme anstieg und die Reichsbahn-Ausbesserungswerkstätten infolge der inzwischen eingeführten Kurzarbeit die Arbeit nicht mehr bewältigen konnten. Da inzwischen die waggonreparierenden Firmen der Privatindustrie bis auf wenige Ausnahmen wegen der Finanzschwierigkeiten der Reichsbahn aus der Waggonreparatur ausgeschieden und mangels anderweitiger Arbeit zu starken Ent-