

WIRTSCHAFT UND WERBUNG

ERDÖL UND ERDÖLPRODUKTE

EIN BEITRAG ZU IHRER MARKTANALYSE

BEARBEITET VON DIPL.-VOLKSWIRT DR. rer. pol. WALTER PUTTKAMMER

BEI der Besprechung der Lage der Kohleindustrie in unserer letzten Rohstoffmarktuntersuchung haben wir auf die Störungen im Kohleabsatz und -verbrauch hinweisen müssen, die für die Marktlage seit dem Kriege charakteristisch sind. Durch allgemeine wirtschaftliche Faktoren, wie die Schwankungen der Währungskurse, die wachsende amerikanische Konkurrenz und das künstliche Hochzuchten nationaler Kohleindustrien läßt sich diese Entwicklung nur zu einem Teil erklären. Auch der Ersatz von Kohleenergien durch Wasserkräfte bei der Elektrizitätserzeugung ist nicht soweit fortgeschritten, daß der Kohlewirtschaft dadurch wirksam Schaden zugefügt wäre. Die wesentlichste Ursache dürfte wohl im Siegeszug des Öls liegen, das eine industrielle Entwicklung ohnegleichen aufweisen kann. Drei Zahlen mögen sie beleuchten. Die Welterzeugung betrug: 1877: 15 754, 1913: 385 345, 1926: 1 095 934 (in 1000 Faß).

Diese rapide Entwicklung, besonders die der Nachkriegszeit, ist mit der allgemeinen Steigerung der Industrialisierung in den letzten 50 Jahren nicht erklärt. Zwei Faktoren haben hier die ausschlaggebende Bedeutung: der Aufschwung des Automobilismus und die Umstellung der Schiffsmotoren auf Öl als Heizstoff. Es ist noch kaum zwei Jahrzehnte her, daß die Hauptbedeutung des Petroleums in seiner Verwendung als Leuchtstoff bestand. Heute ist es der wichtigste Motorbetriebsstoff, und ein Ende dieser Entwicklung ist solange nicht zu sehen, als die Motorisierung der Technik weiter fortschreitet und kein vollwertiger und billiger Ersatz für das Erdöl gefunden ist. Der Verbrauch namentlich von Benzin steigt immer weiter. Die Automobilisierung des Verkehrs dürfte für die nichtamerikanische Welt noch lange nicht beendet sein. Das Flugwesen steht trotz aller Erfolge erst am Anfang seiner Entwicklung. (Ein Flugzeugmotor braucht pro Flugmeile etwa fünf bis sechsmal mehr Benzin als ein Auto.) Die Schifffahrt wird sich in immer stärkerem Grade auf die

Ölfeuerung umstellen müssen. Schmieröle werden gebraucht werden, solange es Maschinen gibt.

In der Produktion dieses wichtigen Rohstoffes ist das Deutsche Reich leider äußerst ungünstig gestellt, da die deutsche Erdölerzeugung kaum ins Gewicht fällt. Es ist also fast vollkommen auf die Einfuhr aus fremden Lagerstätten angewiesen. Der Absatz in Deutschland andererseits wird wegen seines hohen Grades der Industrialisierung stets groß sein. Hier ist ein Produkt, das trotz seiner großen Vergangenheit eine noch größere Zukunft vor sich hat. Hier sind also auch für den Reklamefachmann Möglichkeiten der Erschließung neuer Käuferschichten. Und Reklame wird in den nächsten Jahren für Erdöl und seine Produkte immer mehr getrieben werden, dafür sorgt der erbitterte Konkurrenzkampf der beherrschenden Öltrusts.

Dieser Kampf, der zunächst ein Kampf um die Ölquellen war, immer mehr aber auch ein Kampf um den Absatzmarkt wird, gehört zu den interessantesten und bekanntesten Kapiteln der kapitalistischen Wirtschaftsentwicklung, zumal er mit starken politischen Momenten stets durchsetzt war. Überhaupt war es die Politik, das Streben nach einer starken Kriegsposition, das die Augen der Staatsmänner und der Wirtschaftsführer auf die Bedeutung des Petroleums lenkten. Vor allem ist Großbritannien darauf bedacht, möglichst viele Ölquellen zu besitzen, um der vollständig auf Ölfeuerung umgestellten amerikanischen Seekriegsmacht gewachsen zu sein, die ihren Ölbedarf im eigenen Staatsgebiet decken kann. Darüber hinaus ist es bestrebt, mit Ölquellen versehene Flottenstützpunkte in zweckmäßiger Verteilung über möglichst viele Meere zu besitzen. Hat so der Kampf um die Erdölquellen ursprünglich eine militärische Ursache — die auch heute noch keineswegs unwirksam ist —, so ist er andererseits im Laufe der Zeit gleichzeitig mehr und mehr ein wirtschaftlich-kapitalistischer geworden; so konnte