

3439-30/5 01-4

Oberhausen-Holten, den 11. Januar 1944
Abt. HL Tr/Se.

+4(1/5)

45
12/144

Herrn Direktor Dr. Hagemann

Betrifft: Mögliche Flugölherstellung.

Unter Zugrundelegung der Gesamtplanung Ruhrchemie gelangen für die Ölsynthese zum Einsatz 39.600 t Benzin, die sich folgendermaßen zusammensetzen:

Spaltbenzin aus Gasöl	20,75 %
" " Paraffin	24,42 %
Kreislaufbenzin	54,83 %

Der mittlere Olefingehalt beträgt 63 %. Die gesamte n-Öl-Ausbeute beträgt rechnerisch sowie nach Versuchen 50 %, einschließlich Spindelöl 53,5 %. *ithin* können aus 39.600 t Benzin 21.200 t Öl erzeugt werden. Die Ölzerzeugung ist um ca. 1.000 t geringer als in der Planung angegeben. Das ist darauf zurückzuführen, daß bei der Aufstellung der Planung der außerordentlich starke Rückgang der Ölausbeute durch Kontaktalterung beim Kreislaufbenzin noch nicht entsprechend bekannt war. Die gewonnenen 21.200 t Öl können aufgeteilt werden in

- 8.900 t Brightstock mit einer Viscosität von 50°E bei 50° und 6,3°E bei 100° entsprechend einer Polhöhe von 1,72,
- 10.900 t Destillatöl mit einer Viscosität von 8°E bei 50° und einer Polhöhe von 1,72,
- 1.400 t Spindelöl mit einer Viscosität von 1,6°E bei 50° und einer Polhöhe von ca. 1,50.

Aus diesen drei Grundölen, die in der Destillation gewonnen werden, lassen sich folgende Verkaufsprodukte mischen:

- 1) 8.900 t Flugöl-Brightstock,
- 2) 6.500 t Autoöl mit 7°E bei 50° und einem Flammpunkt über 200,
- 3) 5.800 t Autoöl mit 85°E bei 50° und einem Flammpunkt über 175.

Die angegebenen Zahlen sind errechnet aufgrund einer von Herrn Dipl.-Ing. Clar, Herrn Dr. Goethel und Herrn Dr. Tramm durchgeführten kritischen Auswertung der besten zur Verfügung stehenden Versuchszahlen. Sie enthalten keinerlei Reserven.

Ang. des Vork. 11/1
Rept. Ing. v. L.
Verf. 54300 t
4140 t
Nicht, 21 200 t flüssig
2110 t
86.200 t fl.
6.240 t
15.000 t flüssig

Öl 37,8 + 6,8 flüssig

Holten, den 21.2.1944
Schmieröl-Anlage Goe/Bh.

chemie
Rohölbenzin-Mischgesellschaft
Oberhausen-Holten

Herrn Dr. Hagemann.

Betr.: Einige Fragen der Syntol-Erzeugung wie Qualität, Durchsatzleistung und Preiskalkulation.

I.) Qualität der vorgesehenen Verkaufsöle:

Soweit Erfahrungen vorliegen, können aus den vorhandenen Analysendaten, nach Rücksprache mit Herrn Clar, folgende Werte angegeben werden:

a) Syntol-Brightstock

* D₂₀ 0.855 - 0.860

~~V₅₀ 45 - 55°E~~

V₁₀₀ 6 - 6,5°E *nicht unter 5,5°E?*

VPH ca. ~~1.72 (1.70 - 1.75)~~ *nicht über 1,75*

Flammpunkt über 300°C *nicht unter 300*

Stockpunkt unter -25°C *nicht über -25°*

Conradsonstest 0.20 - 0.30

Verdampfbarkeit um 1%

NZ unter 0.07

*betriebl. Werten Wert
werden selbst?*

*Um Angabe des Abganges
Sicher stellen*

b) Auto-Motorenöl (das anfallende Spindelöl ist dem Motorenöl zugesetzt.

D₂₀ 0.850

V₅₀ ca. 7°E (6 - 7°E)

VPH ca. 1.72 (1.70 - 1.75)

Flammpunkt über 200°C

Stockpunkt unter - 40°C

Conradsonstest unter 0.10

Verdampfbarkeit bis zu 14%

NZ unter 0.05

II.) Betr.: Ausgangsbenzinmenge für die Schmierölsynthese in beiden Anlagen.

Nach bisheriger Rechnung standen für die sogenannte Autoöl- und Syntol-Anlage 39 500 Jato als Ausgangsbenzin zur Verfügung (Aktennotiz Tram v. 11.1.44 39 600 Jato, nach Plan 39 365 Jato), die 8 900 Jato Brightstock bei einer Gesamtölerzeugung von 21 200 Jato ergeben. Nach erneuter Überprüfung der Kreislaufsynthese (Angaben von Dr. Schuff), kommen aber nur 34 150 Jato (= 86% der früheren Menge) unter Einrechnung von 15 000 Jato Kogasin für die Spaltanlage in Betracht. 26 650 Jato sind nach diesem Plan in der Spaltanlage aufzuarbeiten, es können aber 33 500 Jato (= 2800 Moto) durchgesetzt werden. Demnach müsste man noch 7 000 Jato fremdes Spalteinsatzmaterial beziehen, um die Spaltanlage voll zu belasten. Rechnet man mit diesem zusätzlichen Eingang, so sind zu der bisherigen Menge von 34 150 Jato Gesamtbenzin 4 200 Jato Spaltbenzin (ohne C₂) hinzuzurechnen, = 38 350 Jato Ausgangsbenzin mit einem Olefingehalt von 64% (statt bisher 63%). Die Ölausbeute (n-Öl) und die Viskosität des Gesamtöles ändern sich nur unwesentlich (gerechnet nach Arbeiten von Clar mit einer V₅₀ von 10 - 12°E für das Kreislaufbenzin-Öl und 22 - 24°E für das Spaltbenzin-Öl. Die gesamte Ölmenge ist ca. 5 - 600 Jato geringer, da trotz erhöhtem Spaltbenzinanfall 1 200 Jato Benzin weniger zur Verfügung stehen.

chemie
Für die Brightstockmenge kann deshalb nicht mehr als 8 900 Jato ange-
setzt werden. Günstiger in Bezug auf Brightstock-Gewinnung wird die
Erzeugung unter Hinzunahme weiterer Spaltbenzinmengen (s. unter III.)

III.) Durchsatzleistung der beiden Anlagen:

a) Syntheseleistung:

1.) Bestehende Anlage:

Täglich 8 Chargen mit 16 m^3 Benzin = 128 m^3 = 90 t Benzin oder 2 500
Moto oder 30 000 Jato Benzin bei einer Erzeugung von 13 000 Moto Gesamt-
öl (beachte 53 % Ausbeute). 1300

2.) Syntol-Anlage

Täglich 6 Chargen mit 20 m^3 Benzin = 120 m^3 = 85 t oder 2 400 Moto
oder 29 000 Jato Benzin.

Insgesamt können 59 000 Jato Benzin umgesetzt werden.

b) Destillationsleistung:

1.) DO-Anlage: 32 000 Jato Rohöl nach Einbau der 4. Blase (späterer
Liefertermin) = 47 000 Jato Benzinverarbeitung bei einem Anfall von
ca. 25 500 Jato Gesamtschmieröl. (Rechnet man mit einer n-Öl-V₅₀ von
17-E, erhält man 11 500 t Brightstock.)

2.) Atm.-und Lurgi-Destillation der bestehenden Anlage können unter Be-
rücksichtigung der Destillationsleistung auf Brightstock-öl nur 8 000
Jato Rohöl verarbeiten, das entspricht einer Menge von 12 000 Jato Ben-
zin.

Dennach können 59 000 Jato Benzin durchge- tzt werden, die gleiche
Leistung der Synthese-Anlage. 20 000 Jato Spaltbenzin müßten in diesem
Falle zusätzlich bezogen werden.

Die höchstmögliche Ölgewinnung unter Voraussetzung von 59 000 Jato
Gesamtbenzin:

Rechnet man mit 59 000 Jato Gesamtbenzin, davon 18 000 Jato Kreislauf-
benzin und 41 000 Jato Spaltbenzin, so ergibt sich ein Olefingehalt von
66 % oder eine n-Ölausbeute von 52 % bzw. Gesamtöl von 55 %. Die Vis-
kosität des n-Öles liegt bei 20 - 21⁰E, die Gesamtölmenge beträgt
32 500 Jato, davon 1 700 Jato Spindelöl. 55 % des n-Öles sind Bright-
stock = 17 000 Jato.

IV.) Preiskalkulation:

Die von der Buchhaltung durchgeführte Kalkulation über 9 500 Jato
Flugöl (-VPH 1.55) wird zweckmäßigkeitshalber der Preisberechnung des
Brightstocks zugrunde gelegt. (Nähere Ausführung Herr Schepers) Es
gilt demnach die zusätzlichen Kosten für Brightstock aufzustellen,
sie sind wie folgt:

- 1.) Aluminiumchloridmenge, zusätzlich
1 200 Jato RM 750 000
- 2.) Verluste durch Kontaktölüber-
schüsse bei Nichtberücksichtigung
der Anfarbeitung, ein zusätzlicher
Verlust von 3 150 Jato, abzüglich
1 300 t Benzin bzw. Dieselöl zur
Kompensation der geringen Schmier-
ölausbeute, früher 22 500, jetzt
21 200. RM 740 000
- 3.) Inhibitorkosten für den gesamten
Einsatz RM 300 000

Übertrag: 1.790 000

Refining
AG *Refining* *AG*

	RM	1. 790 000
4a) Betriebskosten der zusätzlichen Kälteanlage	RM	100 000
4b) Betriebskosten der zusätzlichen Destillationsanlage (Heißwasserofen, 4. Blase, 1 weiterer Fahrer).	RM	100 000
5.) Amortisation für zusätzliche Anlagen (Destillations- und Kälteanlage über 500000 RM)	RM	125 000
6.) Anlaufkosten	RM	500 000
	RM	2. 615 000
a) bisherige Kosten für 9 500 t Flugöl	RM	11. 948 000
b) Amortisation, Zusatz für Überschreitung des Veranschlagtes von 5.5 auf 6.5 Mill. zu 25%	RM	375 000
	RM	14. 938 000

Auf 8 900 Jato Brightstock-51 RM 1.675 /-kg.

Bei 38 000
= 22 000 Jato

zu haben

86 000 Jato Brightstock
14 900 Jato Antisol

Handwritten signature or stamp

Betr.: Vorkalkulation - Flugmotorenöl

Vorgang: Kalkulation für 9 500 jato Flugmotorenöl
 gemäß Schreiben an RLM vom 20.4.1943

HA

Die von RLM gewünschte Umstellung auf Brightstock - Öl verursacht eine Verteuerung des lt. oben genannter Kalkulation ermittelten Flugmotorenölpreises, die sich auf Grund der gemäß Besprechung von 22.2.1944 mit Herrn Direktor Dr. Hagemann (s. Schreiben des Herrn Dr. Goethel an Herrn Direktor Dr. Hagemann vom 21.2.1944) vorgesehenen Erzeugungsmengen in Höhe von 8 600 jato Flugmotorenöl und 11 900 jato Autoöl wie folgt errechnet:

A) Rohmaterial (Primärprodukteinsatz)

Auf der neuen Mengengrundlage ergibt sich ein zusätzlicher Primärprodukteinsatz in folgender Höhe
 Von dem Gesamt-Benzineinsatz für Flugöl und Autoöl mit 38 350 jato sind 10 % für Kontaktverluste
 und 3 % für sonstige Produktionsverluste mithin insgesamt 13 % Gesamt-Verlust zu rechnen
 entsprechend 38 350 · 0,13 = 4 985 jato

/. in der bisherigen Rechnung bereits berücksichtigte Verluste =/ Flugöl 875
 Autoöl 1 146 2 015 jato
 2 970 jato

abzüglich Verringerung der Flugöl-Erzeugung von bisher (lt. Vorkalkulation

von 20.4.1943) 9 500 jato

auf Erzeugung lt. Mengenplanung vom 21.2.1944 8 600 jato

ungerechnet auf Primärprodukt-Einsatz 900 jato · 1,277 kg/kg Öl = 1 150 jato

= zusätzlicher Primärprodukt-Eins. 1 820 jato

Diese zusätzliche Menge von 1 820 jato ist kostensäßig mit dem Primärproduktpreis der Flugöl -
 Kalkulation zu belasten. In Übereinstimmung mit der Kosten - Preisgrundlage von 20.4.1943 stellen
 sich demnach die entsprechenden Kosten für oben errechnete 1 820 jato auf:

- a) Betriebsmittelkosten, Steuern, Geschäftsverwaltungs- und Abschreibung Rpfg. 34,12/kg = 621
- b) Anlaufkosten (anteil. Anlaufverlust bis 30.6.1939 lt. Garantievertrag) Rpfg. 2,83/kg = 52

621
 52
 673 7,83

Kreislaufkosten bleiben unverändert in der ursprünglich ausgewiesenen Höhe, da Umrechnungsver-
 hältnis lt. Verteilungsschlüssel der bisherigen entspricht.

B) Betriebskosten

- 1) Inhibitorkosten 300 3,49
- 2) Kältekosten 100 1,15
- 3) Aluminiumchlorid Einsatz (1 200 t) 745 8,66
- 4) Destillationsnehrkosten 100 1,16

1 245 14,47

C) Amortisation

- 1) Überschreitung des Kostenvoranschlages betr. Syntol-Anlage um 1,5 Mio
 - (ursprünglicher Voranschlag RM 5 Mio heutiger Voranschlag RM 6,5 Mio) · 20% 300 3,49
- 2) Anlagekosten RM 500.000,- für Kälteanlagen und Destillation · 20% 100 1,15

400 4,65

D) Sonderkosten

Anlaufkosten betr. Umstellung auf Brightstock 500 5,82

E) Kalkulatorischer Gewinn

- 1) Zinsen betr. zusätzl. Primärprodukteinsatz 1 820 jato mit Rpfg. 1,46/kg 27
- zusätzl. Anlagekosten lt. Pos. C) 5 % von RM 2,2 Mio 100
- 127 1,48

- 2) Unternehmerwagnis =/ Primärprodukteinsatz 1 820 jato mit Rpfg. 1,94/kg 35
- =/ Anlagekosten 6 % von RM 2 217 000 133 168 1,95
- zusätzl. Kosten insgesamt 295 3,43
- 3 113 36,20

Gesamtselbstkosten lt. Vorkalkulation von 20.4.1943
 (entsprechend RM 125,77 % kg für 9 500 jato Flugmotorenöl)

11 948 128,99
 15 651 175,13

Gesamtselbstkosten für 8 600 jato Flugmotorenöl - Brightstock

x gerechnet
 125,77 / 9 500 jato

In vorstehend ausgewiesenen Gesamtselbstkosten sind verrechnet:

- a) Anlaufkosten (anteiliger Anlaufverlust bis 30.6.1939 lt. Garantievertrag) 395 4,61
- b) Für die Entwicklung des Verfahrens aufgewandte Kosten 86 1,00
- c) künftige Verfahrensverbesserung 95 1,10
- d) Unternehmerwagnis 1 239 14,41

1 816 21,12

500 000 86

*Spiele zur Bekämpfung
von 15/11/44 auf 8600 g/m²*

Geheim!

**Vorkalkulation für eine Erzeugung von
9 500 tate Flugmotorenöl**

(Schätzung nach dem Stande von April 1943)

	Einzelpreis		Mengen		Kosten	
	% kg Preis RM		je Jahr t	% kg kg	je Jahr 1000 RM	% kg RM
A) Rohmaterial						
Primärproduktelnetz	39,05		12 135	127,74	4 739	49,88
Kretalaukosten	15,87				1 926	20 28
	<u>54,92</u>		12 135		<u>6 665</u>	<u>70 16</u>

	a		b		c			
	ermittelbare Kosten der Fluganlage	% kg 1000 RM	anteilige Kosten thema. Spaltung u. Vorbehandlung	% kg 1000 RM	anteilige Kosten katalytische Spaltung	% kg 1000 RM		
B) Betriebskosten	1 171	12,33	591	6,22	311	3,27	2 073	21 82

C) Amortisation											
20 % v. RM	3 150 000	Maschinen	-	630							
7 % v. RM	850 000	Gebäude	-	60							
9 % v. RM	1 222 000	Hilfsanlagen	-	110							
15,3 % v. RM	5 222 000	Gesamt	-	800	8 42						
9 % v. RM	1 344 000				121	1 27					
16,4 % v. RM	828 000					136	1 44				
14,3 % v. RM	7 394 000										
		Sa. B) + C)		<u>1 971</u>	<u>20 75</u>	<u>7 12</u>	<u>7 49</u>	<u>4 47</u>	<u>6 71</u>	<u>3 130</u>	<u>32 95</u>
		Sa. A) - C)								<u>9 795</u>	<u>103 11</u>

D) Sonderkosten					
für die Entwicklung des Verfahrens aufgewandte Kosten		68	0 91		
künftige Verfahrensverbesserung		95	1 00		
Versandkosten		<u>67</u>	<u>0 70</u>	248	2 61

E) Kalkulatorischer Gewinn					
Zinsen 5 % von RM	16 360 000	betriebsnote. Kapital	819	8 61	
Unternehmensertragis 6 % von RM	18 117 000	betriebsnote. Vermögen	<u>1 087</u>	<u>11 44</u>	
		Gesamtselbstkostenpreis			<u>11 948</u>
					<u>125 77</u>

Geheim!

Erläuterung der Rechnungsgrundsätze
für das als Anlage zum Kriegsauftrag Nr.
Ziffer VI, 1 beigefügte Kalkulationsschema.

A) Rohmaterial.

Hierunter wird die in die Flugmotorenöl-Erzeugung einge-
setzte Netto-Menge Primärprodukt erfasst, entsprechend dem
spezifischen Verbrauch je kg Flugmotorenöl einschl. Ver-
luste, soweit sie auf die Verarbeitung des Primärproduktes
auf Fertigöl entfallen.

1. Die Bewertung des Primärprodukts erfolgt zu den hierfür
lt. Garantievertrag Reich / Ruhrchemie (RCH) ermittelten
Selbstkosten (einschl. 9 % Abschreibung) der betreffen-
den Produktionsstufen, die das Einsatzprodukt für die
Flugmotorenöl-Herstellung liefern, wobei nur die dem Roh-
stoff tatsächlich entnommenen Bestandteile verrechnet
werden. Soweit von dritter Seite Einsatzmengen zugelie-
fert werden, kommt hierfür der Einstandspreis frei Werk
zur Verrechnung. In den Primärproduktpreis werden die
Kosten der Vorbehandlung in der Fraktionierung, Stabili-
sation bezw. Gasoltrennung einbezogen.

Im Rahmen dieser Bewertungsgrundlage werden die C₃ und
C₄ Kohlenwasserstoffe mit dem Kreisgas-Reinerlös einge-
setzt. Abfallstoffe und Nebenausbeuten sind nach Maßga-
be ihrer Verwertbarkeit (Reinerlös) der Kalkulation
gutzuschreiben.

2. Gemäß Garantievertrag mit dem Reich hat RCH das Recht,
die bis 30. Juni 1939 entstandenen Anlaufkosten der Pri-
mieranlage bis zur Höhe von 90 % dieser Kosten gegen die
ab 1. 7. 1939 entstehenden Benzin-Mehrerlöse zu verrech-
nen, soweit diese die festgesetzten voraussichtlichen
Benzin-Gestehungskosten übersteigen.

Dadurch, daß nun einerseits in steigendem Maße Primär-
produkte zur anderweitigen Verarbeitung gelangen und so-
mit an vertragsgemäßem Benzin immer geringere Mengen ver-
bleiben, andererseits die Benzin-Gestehungskosten bis
30. 6. 1942 höher lagen als der entsprechende Erlöspreis,
würde sich für RCH die Möglichkeit verringern, die An-
laufkosten abzudecken.

In die Selbstkosten des Primärprodukts werden daher an-
teilig die bei RCH nicht gedeckten Anlaufkosten bis
30. 6. 1939 mit einem Jahresbetrag von 20 % der lt.
Garantievertrag mit dem Reich ermittelten RM 14 144 000,-
Gesamt-Anlaufkosten einbezogen. Auf die vorgesehene,
jährliche Flugmotorenöl-Erzeugung entfallen hiervon ca.
RM 370 000,-.

3. Um ein für die Weiterverarbeitungsanlagen geeignetes,
olefinreiches Rohprodukt zu erhalten, muß RCH die
Primieranlage auf eine besondere Verfahrensweise (Kreis-
lauf-Synthese) umstellen. Die hierdurch entstehenden

Aufwendungen werden als Kreislaufkosten ausgewiesen.

Bei der Ermittlung des auf Flugmotorenöl entfallenden Kostenanteils wird nach folgenden Gesichtspunkten verfahren:

Von den beim Kreislauf gewonnenen Produkten in der Siedelage von C₄ - C₁₃ gelangen zur Verarbeitung

auf Flugbenzin	die C ₄ - C ₅ Kohlenwasserstoffe
" Autoöl	" C ₆ - C ₈ " "
" Flugmotorenöl	" C ₉ - C ₁₀ " "
" Oxo-Rohprodukt	" C ₁₁ - C ₁₃ " "

Bei letzteren handelt es sich um Kohlenwasserstoffe, die an die Oxo-Gesellschaft mbH., Oberhausen-Holten, zu liefern sind. Diese Gesellschaft verarbeitet das Oxo-Kohprodukt auf Veranlassung des Reichsamts für Wirtschaftsausbau in einer Großversuchsanlage. Da für diese Mengen bereits ein Verkaufspreis festgelegt und somit eine Kostengrenze gegeben ist, können sie an den Kreislaufkosten nur in Höhe der Spanne teilnehmen, die zwischen Kosten des Primärprodukt-Einsatzes und Erlöspreis für Oxo-Rohprodukt verbleibt. Der sich daraus ergebende Betrag wird von den Gesamt-Kreislaufkosten in Abzug gebracht.

Eine anteilmäßige Belastung des Flugbenzins mit Kreislaufkosten ist nicht gerechtfertigt, da die für die Flugbenzin-Herstellung aus der Kreislauf-Synthese entnommenen C₄ - C₅ Olefine bei entsprechender Belastung der katalytischen Spaltung auch ohne Kreislauf in der Flugbenzin-Anlage selbst gewonnen werden könnten und überdies zwecks Isomerisierung in jedem Falle durch die katalytische Spaltenlage geleitet werden müssen.

Als Träger für die verbleibenden Kreislaufkosten (d.h. also nach Abzug des auf Oxo-Produkt entfallenden Anteils) kommen demnach nur Autoöl und Flugmotorenöl in Betracht, und zwar mit folgender Maßgabe:

Die durch Anwendung des Kreislaufs bewirkte Erhöhung der Olefin-Gehalte gegenüber der normalen Mitteldruck-Synthese bei den C₆ - C₈ Kohlenwasserstoffen (Autoöl) von ca. 18 % auf ca. 66 %, also auf das 3,7-fache, und bei den C₉ - C₁₀ Kohlenwasserstoffen (Flugöl) von ca. 10 % auf ca. 58 %, also auf das 5,8-fache, kommt vorwiegend der Flugöl-Herstellung zugute. Im Verhältnis der Olefinzahl-Steigerung von 5,8 : 3,7 = 1,6 : 1 werden daher Flugöl und Autoöl nach Maßgabe ihrer Erzeugungsmenge mit Kreislaufkosten belastet.

B) Betriebskosten.

Diese Kostenart umfaßt alle Fertigungs- und Gemeinkosten (ohne Abschreibung) der Verarbeitung des Primärprodukts auf Flugmotorenöl einschl. der betreffenden Vorstufen.

Außerdem werden hierunter die Kosten miteinfaßt, die in der katalytischen Spaltung der Flugbenzin-Anlage anteilig auf die Gewinnung der Autobenzinmengen entfallen, die als

Zwischenprodukt von der Flugblanlage abgegeben werden. Diese Mengen sind durch den Entzug der Olefine in der Flugbl- und Autoölanlage in der Qualität verschlechtert und bedürfen daher einer besonderen Aufbereitung. Die Kosten hierfür tragen Flugbl und Autoöl im Verhältnis der abgegebenen Zwischenprodukte.

C) Amortisation.

Als Anlagen-Abschreibung werden jährlich verrechnet:

- 20 % auf das Anlage-Kapital für Maschinen und techn. Einrichtungen der eigentlichen Fabrikationsanlage und der dazu gehörigen Spezialbetriebe
- 7 % für die hierfür erstellten Bauten
- 9 % für Maschinen, techn. Einrichtungen und Bauten der neuerichteten und bereits vorhandenen Rohstoff-Betriebe, Neben- und Hilfsanlagen und zwar in dem Maße, wie Glase für die Verarbeitung des Primärprodukts auf Flugbl Verwendung finden.

D) Sonderkosten:

Hierunter sind zu erfassen:

1. für die Entwicklung des Verfahrens aufgewandte Kosten,
2. für die Verbesserung des Verfahrens aufzuwendende Kosten,
3. Kosten für die Lagerung, das Abfüllen und den Transport vom Lager bis zum Verlassen des Werkes sowie Versendungen, Transportversicherung u.ä.,
4. evtl. Lizenzzahlungen an Dritte,
5. Kreditverteuerung,
6. besonderes Ergebnis.

E) Kalkulatorischer Gewinn:

Der Gewinnberechnung werden zu Grunde gelegt:

1. als Kalkulatorische Zinsen 5 % vom betriebsnotwendigen Kapital,
2. als Entgelt für allgemeines Unternehmensergebnis 1,5 % vom betriebsnotwendigen Vermögen, zuzüglich 4,5 % vom betriebsnotwendigen Vermögen, anstelle der lt. Richtsätzen vom 12.2.1942 für die Bemessung des kalkulatorischen Gewinns nach den LSG vorgesehenen 1,5 % vom Umsatz.

Da das zu kalkulierende Produkt für seine Erzeugung in hohem Maße kapitalintensive Betriebsanlagen erfordert, so ist ein verhältnismäßig nur geringes

Kapitalumschlag bedingt, würde der Teilsatz von 1,5 % des Umsatzes eine ausreichende Gewinnspanne nicht erbringen. Es ist daher erforderlich, im vorliegenden Falle als Entgelt für allgemeines Unternehmerwagnis in Übereinstimmung mit den obengenannten Rechtsätzen insgesamt $1,5\% + 4,5\% = 6\%$ vom betriebsnotwendigen Vermögen zu verrechnen.

Aktennotiz

über die Besprechung mit
dem R.L.M., Berlin;

in Berlin am 30. 9. 1942

Anwesend:

RLM + O.St.I. Mücklich,
Dr. Beyer,
Dr. Wallner,
Dr. List.

RCH - Dir. Dr. Hagemann
Dr. Tramm

J.-Nr. 42/10/4.

Verfasser: Dr. Tramm.

Durchdruck an:

RLM 2x

Prof. Dr. Martin
Dir. Dr. Hagemann
Dir. Alberts
Niemann
Dr. Tramm

Zeichen:

Datum:

Abt.HL-TR/Mm. 7. Oktober 1942.

W. # 8: 60000

Sekretariat W.
U. Nr. 2-228
Eintrag: 21/10/42
Platz:

Betrifft: Lieferung von Flugöl SS 2003 bzw. Brightstock SS 2006.

In der Besprechung am 28.7.42 war vom RLM die Aufforderung an RCH gerichtet worden, über die Möglichkeit der Herstellung von 50-100 t SS 2010 zu berichten und eine Preiskalkulation einzuschicken. Herr O.St.I. Mücklich teilt mit, dass anstelle des SS 2010 infolge veränderter technischer Anforderungen das aus Spindelöl und Voltol gemischte T 42 der Rhenania unter Verdoppelung der Menge getreten sei. Grundsätzlich ist das RLM bereit, die von RCH hergestellten ca. 80 - 100 t SS 2010 zu übernehmen, obwohl es zur Zeit nur eingelagert werden könnte. Herr Dr. Hagemann erklärt die Bereitwilligkeit der RCH, ihrerseits das Öl für andere Verwendungszwecke einzusetzen, um das RLM nicht unnötig zu belasten. Damit ist die Frage der Lieferung von SS 2010 vorläufig erledigt.

Statt dessen wünscht Herr O.St.I. Mücklich von der RCH 100 t Flugöl pro Monat zu beziehen, um die gesamte Flugölquantität zu erhöhen. Bei dieser Gelegenheit wird die Bezeichnung für RCH-Öle vom RLM folgendermassen festgelegt:

1.) Normales, fertiges, vollsynthetisches Flugöl erhält die Bezeichnung SS 2003. Die Anforderungen an dieses Öl sind vorläufig folgende:

V ₁₀₀	mind. 3	N.Z.	< 0,06
Stockpunkt	< - 18	V.Z	< 0,16
Conradsontest	< 0,3	Verd. Test n.Noak	< 2,5
Flammpunkt	> 260	Asche	0
Polhöhe	> 1,75	Wasser	0
		Hartasphalt	0

2.) Schwerer synthetischer Brightstock. Dieser erhält die Bezeichnung SS 2006. Für diese Qualität sind nachfolgende Anforderungen vorläufig massgebend:

V ₁₀₀	5,8 bis 6	V.Z.	< 0,3
Stockpunkt	< -25	Asche	0
Visk. Index	> 108	Wassergeh.	0
Flampunkt	> 225	Conradsontest	0,2
N.Z.	< 0,06		

Die Herren vom RLM wünschen, für den späteren Grossbezug aus der jetzt im Bau befindlichen Flugölanlage möglichst Brightstock SS 2006 zu bekommen. Es wird nochmals klargemacht, dass die Möglichkeit der Lieferung von Brightstock vom Absatz des dann gleichzeitig anfallenden dünnen Öles abhängt. Die gesamte Ölmenge der RCH wird nach Ausbau der Flugölanlage 24 000 t betragen, von denen vorläufig 12 000 t als Autoöl mit einer Polhöhe von unter 1,8 und 12 000 t als Flugöl mit einer Polhöhe von unter 1,55 geliefert werden sollen. Würde die Lieferung als Brightstock gefordert werden, so würden, wenn die gesamten 24 000 t Öl auf Brightstock verarbeitet werden, 12 000 t Brightstock mit einer Polhöhe von etwa 1,7 - 1,75 anfallen und 12 000 t eines Öles mit einer Viskosität von etwa 4 E bei 50°C und einer Polhöhe von ca. 1,65. Herr Dr. Hagemann glaubt, dass dieses dünne Öl in das Heeresprogramm passen würde, doch sind hier noch eine Reihe von Fragen zu prüfen, so dass die Entscheidung, ob Brightstock 2006 oder vollsynthetisches Flugöl 2003 geliefert werden wird, z. Zt. noch nicht gefällt werden kann.

Hinsichtlich der von Herrn O.St.I. Mücklich gewünschten Sofortlieferung wird folgendes erklärt: Für die Bereitstellung dieses Öles müssen 345 t Paraffin freigegeben werden. Das RLM wird den bereits gestellten Antrag auf Preisstellung dieser Paraffine mit allem Nachdruck bei den zuständigen Reichsstellen unterstützen. Zweckmässig werden diese Paraffine sich aus Weichparaffin, Tafelparaffin, Hartparaffin und Kontaktparaffin der RCH-Erzeugung, die damit für den Verkauf in Fortfall kämen, zusammensetzen. Der mittlere Preis dieser Paraffine als Einsatzprodukt würde nach der vorläufigen Kalkulation der RCH zu einem Endpreis des Flugöles von RM 2,13/kg führen. Werden Hartparaffine eingesetzt, die von auswärts bezogen werden müssen, so würde sich der Preis unter gleichen kalkulatorischen Voraussetzungen auf RM 2,71 erhöhen.

Die Frage von Herrn O.St.I. Mücklich, ob die Ölmenge schon als Brightstock zur Verfügung gestellt werden könne, wird dahingehend beantwortet, dass eine Lieferung von Brightstock erst nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Vakuum-Destillationsanlage erfolgen könne; voraussichtlich würde diese Anlage Ende des Jahres in Betrieb gehen können. Da die Fertigstellung der Anlage von der Bereitstellung von Arbeitskräften abhängt, das RLM aber an der Lieferung von Brightstock grösstes Interesse hat, weil die von RCH zur Verfügung gestellten 100 t Brightstock 200 t Fertigöl ergeben würden, erklärt Herr O.St.I. Mücklich sich bereit, bei

der Beschaffung von Arbeitskräften jede Unterstützung zu leisten. Es wird festgelegt, dass die angeschnittene Frage der Lieferung von 100 moto SS 2003 oder wahlweise SS 2006 von der RCH geprüft und dem RLM umgehend Mitteilung gemacht wird.

Herr Dr. Hagemann teilt mit, dass z. ZT. die Gefahr besteht, dass die ganzen Flugöl- und Flugbenzinbauten wegen Arbeitermangel still gelegt würden, um Arbeitskräfte für den Bau der Toluolanlage frei zu machen. Herr O.ST.I. Mücklich kann sich einer Stilllegung dieser Bauten keinesfalls einverstanden erklären, er wird an RCH ein Schreiben richten, in dem er die Dringlichkeit der Bauvorhaben hervorheben und fordern wird, dass bei eintretenden Schwierigkeiten RCH an das RLM sofort Mitteilung macht, damit das RLM sich entsprechend einschalten und alles zur Förderung der Bauvorhaben Notwendige veranlassen kann.

Durchschrift