

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik. Sonderpublikationen

Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien

Band: - (2011)

Artikel: Erdöl in der Schweiz : eine kleine Kulturgeschichte

Autor: Gisler, Monika

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091256>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

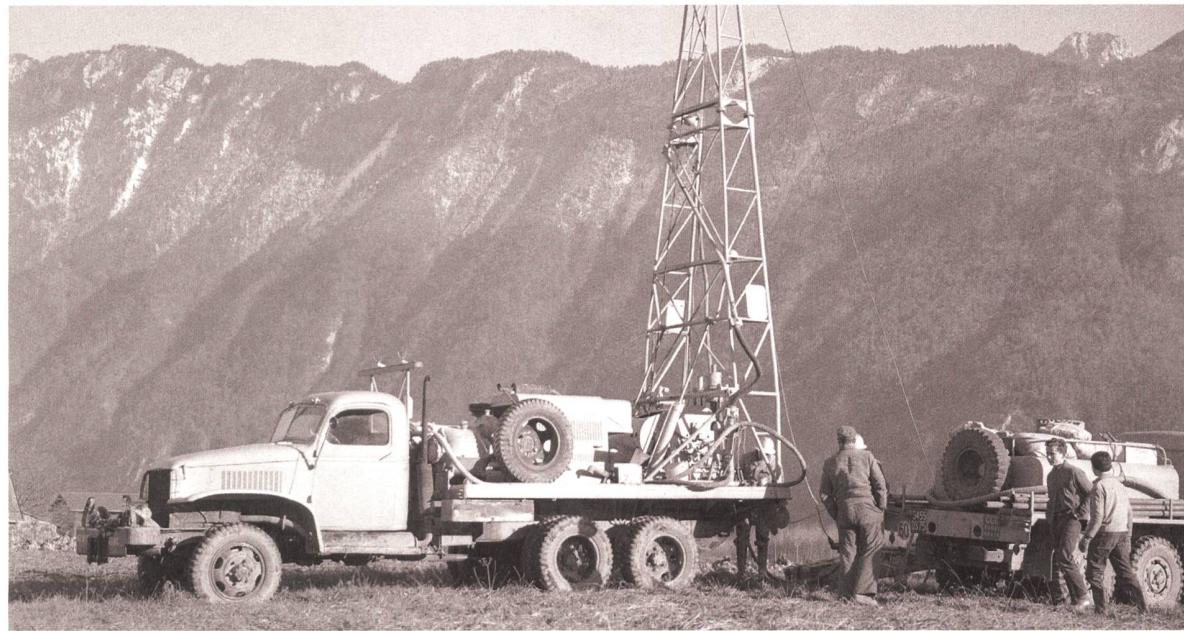
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Erdöl in der Schweiz Eine kleine Kulturgeschichte

Herausgegeben vom Verein für wirtschaftshistorische Studien

Erdöl in der Schweiz

Eine kleine Kulturgeschichte

Monika Gisler

Impressum

Herausgegeben vom Verein für wirtschaftshistorische Studien,
Vogelsangstrasse 52, CH-8006 Zürich, www.pioniere.ch

Projektleitung: Dr. Bernhard Ruetz

Autorin: Dr. Monika Gisler, Historikerin und Inhaberin
von «Unternehmen Geschichte»

Gestaltung: Trümpf & Partner AG, Binz

Druck: rva Druck und Medien AG, Altstätten SG

Inhalt

5	Vorwort
7	Einleitung
8	1900–1939: Das Erdöl gewinnt in der Schweiz an Bedeutung
16	Der Zweite Weltkrieg: Versorgungsengpässe und Reorganisation
22	Zwischen Ölheizung und Automobil: Aufschwung und Nachfrageexplosion seit den 1950er-Jahren
30	Faszination Erdöl: Forschung und Exploration in der Schweiz
40	1961–2011: 50 Jahre Erdöl-Vereinigung
48	Autofreie Sonntage: Die Erdöl(preis)krisen von 1973 und 1978/1979
56	Schweizerische Erdölwirtschaft im aktuellen Umfeld
64	Quellen und Literatur
68	Bildnachweis
70	Glossar
72	Dank

Vorwort

Die Erdöl-Vereinigung feiert 2011 ihr 50-jähriges Bestehen. Zu diesem Anlass blicken wir zurück auf die spannende Geschichte des Erdöls in der Schweiz. So wollen wir unsere eigene Entwicklung in einem größeren Zusammenhang verstehbar machen. Dementsprechend freuen wir uns, dass wir den Verein für wirtschaftshistorische Studien als Herausgeber der vorliegenden Publikation gewinnen konnten.

Die Autorin, die unabhängige Historikerin Dr. Monika Gisler, befasst sich speziell mit der gesellschaftspolitischen Bedeutung des Erdöls in der Schweiz. Zudem zeigt sie in ihrer Studie Erstaunliches auf: Viele Jahrzehnte lang vermutete man in der Schweiz ergiebige Erdölvorkommen. Zahlreiche Privatunternehmen investierten deshalb mehr als 300 Millionen Franken für die Exploration. Auch wenn die Suche letztlich erfolglos war – es handelt sich um ein faszinierendes Kapitel der Schweizer Wirtschaftsgeschichte.

Ebenfalls interessant ist, dass die Erdölbranche zwar in Teilen ihrer Tätigkeit unter staatlicher Aufsicht stand, sich aber durch unternehmerische Initiative und freien Wettbewerb entwickelt hat. Dies scheint typisch für die Schweiz, in der auch viele andere Innovationen im Bereich der Infrastruktur aus privater Hand entstanden sind.

Wir danken der Autorin für die umfassende und gründliche Aufarbeitung der Thematik sowie Dr. Bernhard Ruetz, Geschäftsführer des Vereins für wirtschaftshistorische Studien, für die Projektleitung.

Allen Lesern wünschen wir eine anregende Lektüre mit vielen neuen Erkenntnissen.

Dr. Ronald Ganz
Präsident Erdöl-Vereinigung

Dr. Rolf Hartl
Geschäftsführer Erdöl-Vereinigung

Einleitung

Erdöl ist der Energierohstoff Nummer eins: Weltweit liegt sein Anteil am Primärenergieverbrauch bei über 35%, weit vor Kohle und Erdgas. In der Schweiz macht Erdöl im Primärenergiemix gar 45% aus. Es dient als Treibstoff sowie zur Erzeugung von Wärme und Elektrizität. Zudem ist es wichtiger Ausgangsstoff für die Herstellung von Kunststoffen, Lösungsmitteln, Farben und Lacken, Verpackungen sowie Kosmetika.

Die Schweiz verfügt als rohstoffarmes Land über kein eigenes Erdöl. Dem Import von Rohöl und Fertigprodukten kam deshalb stets eine grosse Bedeutung zu. 2010 betrug der Wert aller Erdölimporte in die Schweiz über 8,5 Milliarden Franken. Dank dieser fremden «Quellen» ist Erdöl heute allgegenwärtig – und selbstverständlich.

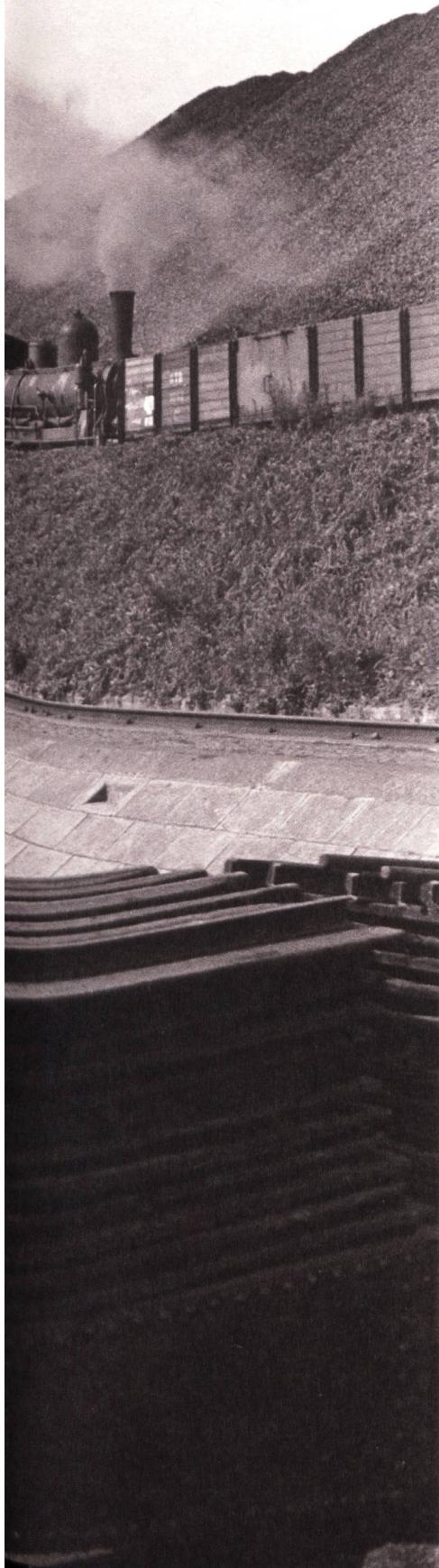
Die Bedeutung des Erdöls für die Schweizer Volkswirtschaft war jedoch nicht immer gleichermassen gross: In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts spielten Erdölprodukte nur eine geringe Rolle bei der Energieversorgung. Vor dem Ersten Weltkrieg betrug ihr Anteil am Primärenergieverbrauch noch weniger als 1%. In den folgenden Jahrzehnten stieg er dann langsam an. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg durchlief die Energieversorgung einen tief greifenden Strukturwandel, gekoppelt an eine ständig steigende Nachfrage. Dies brachte das Erdöl schliesslich an die Spitze der Energieträger. Es bedurfte grosser Anstrengungen von Privaten, aber auch von Bund und Kantonen, um diese Entwicklung zu erreichen. Vor allem in den Zeiten der beiden Weltkriege und der Erdölpreiskrisen waren Unternehmen und Politik gefordert. In der Nachkriegszeit gab es dann zahlreiche Versuche, Erdöl in der Schweiz zu finden – ein spannendes Kapitel der Schweizer Energiegeschichte, wenngleich sich die Bemühungen als erfolglos erwiesen haben.

Heute wird die hohe Abhängigkeit vom Erdöl in der Schweiz zunehmend infrage gestellt. Es geht deshalb nicht mehr darum, eine Verbrauchssteigerung zu ermöglichen, sondern um eine Verbesserung der Effizienz. Das politische Ziel ist auch, die Nutzung des Erdöls zu verringern zugunsten erneuerbarer Energien. Doch kurz- bis mittelfristig wird das Erdöl unersetztlich bleiben.

1900–1939: Das Erdöl gewinnt in der Schweiz an Bedeutung

Das Erdöl hat sich unaufhaltsam zum Lebenselixier der modernen Welt entwickelt. Waren die fossilen Energieträger zunächst vor allem Brennstoff für Lichtquellen, wurden sie nach Erfindung des Verbrennungsmotors zum «schwarzen Gold» und zum entscheidenden Faktor für die zunehmende Mobilität der Industriegesellschaft.





Erdöl gehört neben Erdgas und Kohle zu den fossilen Energieträgern, die vor Jahrtausenden gebildet wurden und heute gefördert werden. Die Agrargesellschaft hatte noch auf einer kleinräumigen Energiewirtschaft gegründet, die vor allem auf der Ausschöpfung von Holz und anderer Biomasse beruhte. Im Kleinen nutzte man zusätzlich Windkraft für die Schifffahrt, Wasserkraft für Mühlen und Torf für das Heizen, ab dem 18. Jahrhundert kam dann zunehmend Kohle zum Einsatz.

Es war die grosse Nachfrage nach einem geeigneten Brennstoff für Lichtquellen, die den Grundstein zum Siegeszug der Erdölindustrie legte. In verschiedenen Gegenden der USA entdeckte man in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts grosse Erdölvorkommen. Von dort griff das Erdölfieber rasch auf die ganze Welt über, mit Funden in Sumatra, Indien, Burma, Russland, Rumänien und Kanada. Aus Erdöl gewonnenes Kerosin war eine billige und reichlich vorhandene Alternative, beispielsweise zu Walöl. Außerdem machten es die Kerosinlampen möglich, die Arbeitszeiten in der industrialisierten Welt des ausgehenden 19. Jahrhunderts bis in die Nacht zu verlängern.

Individuelle Mobilität war nur möglich dank dem Benzin.

Benzin als Lebenselixier der mobilen Welt

Mit der Erfindung des benzinbetriebenen Verbrennungsmotors sollte das ursprünglich als nutz- und wertlos belächelte Benzin schliesslich das Lebenselixier der mobilen Welt werden. Natürlich haben auch andere aus Erdöl gewonnene Produkte wie Kunststoffe die moderne Gesellschaft verändert. Aber keines hat unser Leben so tief greifend beeinflusst wie das Benzin. Denn ohne Benzin hätte es keine individuelle Mobilität gegeben – und ohne diese keine Urbanisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Die Entdeckung von Öl vorkommen Ende des 19. Jahrhunderts in Mittel- und Südamerika, im Iran und ab Anfang des 20. Jahrhunderts in den Ländern des Mittleren Ostens führten zu regem Handel mit dem «schwarzen Gold». Der Ölhandel wurde rasch zu einem internationalen Geschäft.

Ein Kohleschiff trifft im Birsfelder Hafen ein, Aufnahme ca. 1940.



Das Erdöl kam Ende des 19. Jahrhunderts in Holzfässern über den Ozean in die Schweiz. Im Bild ein Transport der Firma Osterwalder, St. Gallen, ca. 1880.

In der Schweiz setzte die Nutzung von Erdöl mit dem Verkauf von Erdölprodukten in Apotheken und im Kolonialwarenhandel ein. Zunächst gelangten wachsende Mengen an Petroleum als Lampenöl oder als Rohstoff für die chemisch-pharmazeutische Industrie ins Land. Mit dem Bau von Verbrennungsmotoren und den ersten Autos begann man um die Jahrhundertwende, Erdölprodukte auch als Treibstoff zu verwenden.

Der Erdölanteil am Primärenergieverbrauch stieg damit von 1% im Jahr 1910 auf 11% 1939; er blieb jedoch im Vergleich zu den Nachkriegszahlen bescheiden. Erdölprodukte wurden vorderhand etwa zu gleichen Teilen für Motoren und für die Wärme-

erzeugung eingesetzt. Noch aber war Kohle der weitaus häufigste Energieträger: Steinkohle deckte in der schweizerischen Primärenergiebilanz von 1910 mehr als drei Viertel des Primärenergieeinsatzes. Auf Holz, den noch Mitte des 19. Jahrhunderts dominierenden Brennstoff, entfiel weiterhin etwa ein Sechstel. Der Rest verteilte sich mit Wasserkraft und Petroleumprodukten auf zwei Energieträger, die später an Gewicht gewinnen sollten.

Frühe Ansätze bundesstaatlicher Energiepolitik

Mit der aufkommenden Motorisierung in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wuchs die Bedeutung des Erdöls als Energieträger, wenn auch langsam und vorerst noch bescheiden. Doch der Bund erkannte nun Handlungsbedarf und engagierte sich zunehmend. Der Erste Weltkrieg hatte die Ölpreise in die Höhe getrieben; ohne Treib- und Schmierstoffe wäre das Land kollabiert. Und eine Kohlekrise vor und während des Krieges gab letztlich den Ausschlag, erste Ansätze einer bundesstaatlichen Energiepolitik zu formulieren.

Während der ersten Kriegsjahre war Öl noch relativ einfach erhältlich, Standard Oil organisierte den Import von hauptsächlich amerikanischem Öl. Anfang 1916 sah sich der Bundesrat dann jedoch gezwungen, die Einfuhr von Petroleum und Benzin unter staatliches Monopol zu stellen und die Preise festzusetzen. Als Konsequenz führten Bund und Kantone sogenannte Brennstoffämter ein, welche die Energieträger, also auch Erdöl, zu bewirtschaften hatten. Dies war eine erste versorgungspolitisch motivierte Handlung, die der wirtschaftlichen Landesversorgung diente. Ihr sollten im Laufe der Jahrzehnte und insbesondere während des Zweiten Weltkriegs weitere folgen.

Werbung für die schöne
(Auto-)Schweiz: Plakat von 1935.



Für schöne Autofahrten die
SCHWEIZ



Eidgenossenschaft

Die Neubestellung der sozialdemokratischen Parteileitung

Zürich wird Vorort

ag. Gemäß dem Beschluss des Parteitages der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz in Zürich ist der Parteiausschuss am Samstag in Zürich zusammengetreten, um zur Neubestellung der Parteileitung zu nehmen. Seitens der bernischen Partei und der bisherigen Geschäftsleitung lag die endgültige Erklärung vor, den Vorort und damit die Parteileitung bei der vorliegenden Situation unter keinen Umständen mehr anzunehmen. Als neuer Vorort wurde bis zum nächsten Parteitag Zürich bestimmt und als Mitglieder der Geschäftsleitung bezeichnet: Ständerat Dr. Kötli, die Nationalräte H. Oprecht, J. Kägi, Dr. P. Meierhans und Brinolfi; ferner Heeb jun. als Vertreter der Jugend, während die Stelle der Frauenvertreterin noch zu besetzen bleibt. Als Parteipräsident wurde Dr. Hans Oprecht gewählt. Neben der Geschäftsleitung bleibt die politische Kommission in ihrer bisherigen Zusammensetzung vorläufig bestehen. — Der Parteiausschuss hat sodann einer Protestaktion gegen die Politik des Bundesrates auf dem Gebiete der Wirtschaft, der Sozialpolitik und der Außenpolitik die Zustimmung gegeben.

Das neue aargauische Armengesetz angenommen

ag. Das neue aargauische Armengesetz wurde in der Volksabstimmung vom Sonntag mit 39 548 gegen 19 074 Stimmen und der Verfassungsartikel betreffend den Stimmrechtsverlust infolge selbstverschuldeten Armegehörigkeit mit 32 866 gegen 21 474 Stimmen angenommen, und zwar von allen elf Bezirken. Durch die Neuregelung, welche das 132 Jahre alte Armengesetz vom 17. Mai 1804 ersetzt, wird bekanntlich an Stelle des Heimatprinzips das Wohnortprinzip eingeführt. Zur Deckung der Mehrausgaben des Staates im Betrage von rund zwei Millionen Franken wird eine kantonale Armensteuer bis zur Höhe einer halben Staatensteuer erhoben. Auch die Nichtkantonsbürgler und Ausländer sind künftig armensteuerpflichtig. Durch die Neuordnung wird ein Finanzausgleich zwischen den finanziell starken und schwachen Gemeinden herbeigeführt. Es ist daher besonders bemerkenswert, daß die städtischen Gemeinden bedeutende annehmende Mehrheiten aufweisen.

Einweihung der neuen Aarebrücke Koblenz-Felsenau. ag. Am Samstag fand in Koblenz-Felsenau die Einweihung der neuen Aarebrücke statt in Anwesenheit der Vertreter der Aargauischen Regierung, der Bezirksbehörden, der Gemeindebehörden der Bezirke Laufenburg und Zurzach, der Baudirektoren des Kantons Aargau und einer gegen 1000 Personen zählenden Menschenmenge. Regierungsrat Studer übergab die Brücke dem Verkehr, worauf Bezirkssammler Vöglie diese namens der beiden Rheinbezirke übernahm. Anschließend gaben die Vertreter der Städte Laufenburg und Zurzach, Stadtammann Müller und Stadtammann Keusch, der Freude darüber Ausdruck, daß dieses große Werk nach Jahrzehntelangen Bemühungen nun endlich zustandegekommen sei.

Lufschutzausstellung in Luzern. Am Samstagmorgen wurde in Luzern in Anwesenheit von Vertretern der Behörden, der Presse sowie im Beisein der Mitglieder der kantonalen Luftschutzkommission eine Lufschutzausstellung in den beiden Sälen des Luzerner Kunst- und Kongreßhauses eröffnet. Sie ist vom kantonalen Lufschutzverband organisiert.

Sempacher Schlachtfelder

Auftakt

-1. Luzern und die drei Waldstätte feiern heute die 550. Sempacher Schlachtfelder. Die ganze Eidgenossenschaft sollte den Tag mitfeiern, bildete doch die am 9. Juli 1386 auf dem Schlachtfeld erfolgte kriegerische Begegnung der von Tapferkeit beseelten alten Eidgenossen mit den Scharen der Edelleute Herzog Leopold III. von Österreich einen Wendepunkt in der noch jungen Geschichte der Schweiz. Von dem tapferen Bergvolke wurde das stolze Adelsheer vernichtend geschlagen, der Tag von Sempach ward dank der heldenmütigen Opferlat Winkelried für die Eidgenossen zum Tag der Freiheit. Die Herrschaft Österreichs hatte einen letzten Versuch unternommen und eben-

heilen Flammen der 85 Feuer zugleich loderten. Und im ganzen Kanton Luzern läuteten dazu die Kirchenglocken; besonders schön schienen uns diejenigen von Sempach selber und der aus dem 12. Jahrhundert stammenden Kapelle ob Sempach zu klingen, die als ältestes Gotteshaus im Kanton eine Stätte besonderer Andacht ist. Als die Sterne über der Landschaft sichtbar wurden, vernahm man plötzlich militärische Schritte. Die Adjutanten trugen in flottem Wachtaufzug die Fahnen der fünf Luzerner Bataillone auf das Schlachtfeld von Sempach und hielten hier während der ganzen Nacht Ehrenwache. Alle Stunden erklangen Trompetenstöße vom Schlachtfelde her. Zu dem kurzen militärischen Wachtaufzug am Sonntagnachmittag hatte sich auch Oberstdivisionär Bircher eingefunden. Und oberhalb Sempachs schlügen die Pfadfinder ein Zeltlager auf; die Studenten veranstalteten gleichzeitig in der Stadt einen Fackelzug. — Der Tag von Sempach wird heute Montag würdig gefeiert werden, nachdem der Vorabend den eindrucksvollen Aufstand brachte, der umlodiert war von den Flammen der Höhenfeuer, die als Symbole der Freiheit durch die Nacht leuchteten und uns ermahnten, die mit Blut und Eisen erkämpfte Freiheit heute und immerdar zu bewahren; nur dann gehen wir in den Fußstapfen jener, die auf dem Schlachtfeld zu Sempach stritten und siegten und sich die Freiheit erkämpften.

Unglücksfälle und Verbrechen

Der Tod auf der Straße. ag. Der 23jährige Kaminfegergeselle Ferdinand Meier aus Ruswil (Luzern), der einen Kameraden mit dem Motorrad nach Gerliswil geführt hatte, verunglückte auf der Rückfahrt beim Schulhaus Hellbühl. Er fuhr auf dem Trottoir und stürzte so unglücklich auf die Straße, daß er einen Schädelbruch erlitt und nach wenigen Stunden starb.

Der 46jährige schwerhörige Spenglermeister Engelbert Vögeli aus Leuggern (Aargau) fuhr mit seinem Fahrrad gegen den Kühlerr eines Autos und wurde bei einem Zusammenstoß getötet.

Beim Manipulieren erschossen. ag. Ein Landwirt in Muolen (St. Gallen) wollte am Freitag aus einer Flinte eine alte Ladung herausnehmen. Dabei ging plötzlich der Schuß los, wodurch einer der daneben stehenden Knechte,

der siebzehnjährige Johann Rohner von Rebstein, in den Unterleib getroffen wurde. Er erlag im Spital seinen Verletzungen.

Sturz aus dem fahrenden Zug. - ei. Gestern abend 9 Uhr stürzte der junge Siegfried Baumgartner aus Schaffhausen in der Nähe von Büla aus dem fahrenden Zug und wurde zirka fünf Meter weit über ein Bord geschleudert. Mit Kopf- und Armwunden wurde er ins Bezirksspital Büla eingeliefert.

Beim Spielen ertrunken. ag. Beim Spielen mit anderen Kindern fiel das dreijährige Mädchen Margrit Stöckli in Wohlen (Aargau) in die hochgehende Bünz und ertrank. Arbeiter konnten zwischen Wohlen und Anglikon das Kind aus dem Wasser ziehen, doch blieben Wie derlebensversuche erfolglos.

Denkmalschändungen. ag. Unbekannte haben in Genf das Standbild Farel's am Reformationsdenkmal mit Tusche beschmiert. Auch die Statue Calvin's wurde beschädigt. Die Farbe in den Stein eingedrungen ist, sind die Beschädigungen schwerer Natur.

Auf freien Fuß gesetzt. ag. Nachdem durch ihre Verteidiger die Kautionen von je 10 000 Fr. am Samstag geleistet wurden, wurden in Genf Nordmann und Strenn, die in die Angelegenheit des Nachrichtendienstes zugunsten der Sowjetunion verwickelt sind, auf freien Fuß gesetzt.

Flugzeug mit Hochspannungsleitung zusammengestoßen

Der Pilot verbrannt.

ag. Im Val de Travers ist am Sonntagnachmittag im Laufe einer kombinierten Uebung aus Anlaß der kantonalen Tagung der neuengurgischen Samariter ein vom Kaufmann Martin in Les Verrières gesteuertes Flugzeug abgestürzt. Sehr tief fliegend, stieß der Apparat beim Scheinfeststand von Möters mit einer Hochspannungsleitung zusammen, wobei er in Brand geriet und vollständig zerstört wurde.

Die Leiche Martins war gänzlich verkohlt. Die Familie des Verunglückten mußte der Katastrophe zusehen.

Der schweizerische Autostreik

Strikte Durchführung / Großer Schaden für das Gastwirtschaftsgewerbe

Der von der Via Vita ausgegebenen Parole auf Stilllegung des Motorfahrzeugverkehrs am Sonntag bis Mitternacht ist in einem Umfang Folge geleistet worden, den sich die Urheber dieses Proteststreiks nie träumen ließen. Die Automobilisten und Motorradfahrer haben eine Solidarität bewiesen, die derjenigen bei gewerkschaftlichen Streiks um nichts nachstand. Wie aus allen Teilen der Schweiz berichtet wird, hat man den ganzen gestrigen Tag sozusagen keine Autos angetroffen; es zirkulierten, der Abmachung entsprechend, am Morgen nur die Milchautos und einige Lieferwagen für Lebensmittel sowie ganz wenige Taxameter. Geraut letztere waren für die Aktion schwer zu haben, da die Taxiunternehmungen augenscheinlich mit dem bisherigen schlechten Wetter gerechnet und für sich eine fette Einnahme erhofft haben; allein das durchgehend schöne Wetter hat dieser Kalkulation einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht, und die Mietautos standen ungefragt umher. Wie sich dagegen der Automobilstreik auf die Frequenz der Bahnen ausgewirkt hat, sowohl der Straßenbahnen wie der Eisenbahnen, ist im Moment zahlenmäßig noch nicht feststellbar. In den Städten hat, soviel bis jetzt bekannt wird, die Straßenbahn in den Abendstunden des Sonntags zweifellos profitiert, und in Zürich beispielsweise bewirkten einige besonders große Veranstaltungen an der Peripherie der Stadt eine große Frequenz der entsprechenden Linien.

Neben dieser positiven Auswirkung hat die Stilllegung des Automobilverkehrs aber zweifellos für zahlreiche Leute auch eine negative Seite gehabt. Wie vorauszusehen war, sind jene ländlichen Ausflugsziele, die keine direkte Bahnverbindung besitzen oder sonst vorwiegend von Automobilisten aufgesucht werden, gänzlich verwaist geblieben. Die Gasthäuser solcher Gegenden, durch das ständige nasse Wetter ohnedies geschädigt, haben damit an dem schönen Sonntag einen ganz empfindlichen Auffall zu verzeichnen. Das gleiche wird übrigens auch von Hotels berichtet, die nicht besonders abschirmt der großen Herstrasse gelegen sind. Damit kommen wir zu der ernsten Seite der Aktion, die je nach dem Gesichtspunkt, von welchem aus sie betrachtet wurde, begrüßt oder abgelehnt wurde. Für die Fußgänger war dieser »Streiksonntag« zweifellos überaus angenehmes; sie fühlten

positiven Vorzeichen versessen werden kann, ist das Ausbleiben der Verkehrsunfälle. Diese waren naturnägig gegenüber der Unfallziffer, die sonst an so schönen Sonntagen registriert werden muß, verschwindend gering. In der Stadt Zürich allerdings verzeichnete man einen schweren und einen leichten Verkehrsunfall innerhalb der 24 Stunden des Autostreiks; in einem trifft das Verschulden, verkehrstechnisch gesehen, den Fußgänger, im zweiten den Radfahrer.

Für die Motorfahrzeuglenker, welche die Parole befolgt haben, bedeutet das völlige Gefangen der Aktion eine große Genugtuung; nicht ganz klar ist es, was nun gegen die paar »Streikbrechers« vorgekehrt werden wird, die sich um nichts kümmern und dann von einem der zahlreichen Kontrollposten aufgeschrieben wurden. Wie wir vernehmen, wird über die Sanktionen gegen solche Klubmitglieder entschieden. —

Montag, den 6. Juli 1936

Schwurgericht in Winterthur

Die Sünden der Väter

Der Gerichtsschreiber verliest die Anklage in vier Fällen, ein Schaden von fast Franken und überdies noch leichtsinniger Betrug. Das alles ist nicht weiter aufregend, man selbst nicht etwa zu den Geschädigten, aber man wundert sich doch ein wenig, denn Angeklagte, dem das alles vorgeworfen wird, sind netter junger Mensch, dem man weder lästig ist mit ihm? Die Sünden der Väter!

Hatte er da recht und schlecht sein Han- Vaters in Ehren bestehen zu können, wie der Vater all die schönen Lehren, die er tatsächlich seinem Sohn angedeihen ließ, vergaß, spekulieren. Zu seinem und zu seines Sohnes Glück hatte er damit zunächst Glück, Deutschland zu einem statlichen Besitz Deutschen und Renditehäusern und hat allemal soviel Arbeit, daß er den Sohn damit ansetzt. Man hängte das Handwerk an den Vater. Der Sohn besann sich in dieser Niederung, kehrte zum Metzgerberuf zurück, der nicht vorwärts, weil er als Bürger der Vater nicht ein Freund ihm die richtige Arbeit machen konnte, sondern Verpflichtungen drückt. Endlich wies ein Freund ihm die richtige Arbeit aus, der Sohn versuchte, mit den Großbetrieben in Beziehungen zu treten, sich als Aktiengesellschaft etablieren, so neu anfangen. Das war sogar bereit, mit 1000 Franken einzutreten und mit diesen 1000 Franken einzutreten. Diesen Betrieb gründete. Im Oktober 1936, die AG, auf dem Papier, nominell mit 5000 Kapital, praktisch ohne einen Rappe. Von den 1000 Franken waren 700 Franken Mobilien, das ausgelöst werden mußte. Rest für eine andere Verpflichtung worden.

Im Januar stand die AG, nicht einmal auf dem Papier, sie war Zahlungsunfähig, und der Banker musste wegen Mißtrauen abgestellt werden. In der Zwischenzeit hatte man Geschäftsucht, Waren bezogen und verkauft, als die Not immer dringender wurde, schleuderte die AG, war das Betrug gewesen. Denn die Lieferanten hatte nicht geschleudert, die Leiche Martins war gänzlich verkohlt. Die Familie des Verunglückten mußte der Katastrophe zusehen.

Ein Punkt der Anklage erschien den Reinen nicht genügend erwiesen, also Deliktsbetrag um rund 100 Franken. Leichtsinniger Banker wurde aber schriftlich des Gesetzes gemäß, angekündigt, die Buchführung war total in Unordnung, zuletzt hatte man sogar auf alle einfache verschoben und überdies in einem Schuldentlastungszettel zirkulierte, wurde ihm vielerorts eine Flut nicht sehr schmeichelhafter Prädikate nachgeworfen.

Man hat in den Regierungskreisen befürchtet, daß die von der Via Vita aufgestellten Kontrollposten den »Verkehr« hemmen könnten, und das eidgenössische Polizeidepartement hat an sämtliche Kantonspolizeidirektionen eine Verfügung erlassen, derzu folge der Bevölkerung, welche trotz der Streikparade automobilistisch, nötigenfalls der Schutz der Polizei zugesichert wurde. Aus dieser an sich durchaus verständlichen Gegenaktion des Polizeibehörden ist am besten ersichtlich, wie wenig man der Solidarität der Motorfahrzeugbenutzer getraut hatte; durch die strikte Befolgung der ausgegebenen Parole ist jegliche polizeiliche Maßnahme jedoch überflüssig geworden. In Zürich wurde ein einziger Fall bekannt, in welchem ein aargauischer Automobilist, der keinen Entlastungsausweis hatte, einem zufällig in der Nähe weilenden Polizisten requirierte, als ihn der Via-Vita-Kontrollposten über das Woher und Wozu auffragte. Sonst hatte die für diesen Zweck eigens aufgebogene motorisierte Verkehrspolizei keine Arbeit.

Ein Kapitel, das in diesem Falle mit einem positiven Vorzeichen versehen werden kann, ist das Ausbleiben der Verkehrsunfälle. Diese waren naturnägig gegenüber der Unfallziffer, die sonst an so schönen Sonntagen registriert werden muß, verschwindend gering. In der Stadt Zürich allerdings verzeichnete man einen schweren und einen leichten Verkehrsunfall innerhalb der 24 Stunden des Autostreiks; in einem trifft das Verschulden, verkehrstechnisch gesehen, den Fußgänger, im zweiten den Radfahrer.

Für die Motorfahrzeuglenker, welche die Parole befolgt haben, bedeutet das völlige Gefangen der Aktion eine große Genugtuung; nicht ganz klar ist es, was nun gegen die paar »Streikbrechers« vorgekehrt werden wird, die sich um nichts kümmern und dann von einem der zahlreichen Kontrollposten aufgeschrieben wurden. Wie wir vernehmen, wird über die Sanktionen gegen solche Klubmitglieder entschieden. —

Was kann für mich tun

Antwort auf eine oft gestellte Frage

Kruschen enthält diese Kruschen enthält diese

Kruschen enthält diese

Die behördlichen Aktivitäten waren zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch zurückhaltend. Ab den späten 1920er-Jahren begann der Bund verstärkt, die Einfuhr von Erdöl zu regeln. 1932 beschränkte er den Benzinmarkt im Rahmen seiner Kontingentierungspolitik. Und im selben Jahr rief er die Schweizerische Zentralstelle für die Einfuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe, Carbura, ins Leben.

Das allseits beliebte «Benzinrösslein»
musste im «Stall» bleiben.

Erster autofreier Sonntag im Jahr 1936

Die bundesbehördlichen Massnahmen wurden allerdings nicht von allen gleichmassen goutiert. Als der Bund die Benzinpreise erhöhte und einen Alkoholbeimischungzwang plante, protestierte die Via Vita, die Schweizerische Zentralstelle für Erhebungen und Studien zur Förderung und Rationalisierung des Strassenverkehrs. Am 5. Juli 1936 organisierte sie die «Stilllegung des Motorfahrzeugverkehrs» in Form eines autofreien Sonntags. Damit war sie erfolgreich: Die Tageszeitungen berichteten am Tag darauf von verkehrs-freien Strassen in allen grossen Städten und in den Regionen. Das bereits allseits beliebte «Benzinrösslein» sei im «Stall» geblieben, stattdessen kamen Pferd und Wagen wieder zu Ehren und die Bevölkerung genoss die Ruhe und die Bedächtigkeit autofreier Strassen.



Petrolkoks ist neben dem Heizöl ein wichtiger Brennstoff auf der Grundlage von Rohöl.

Reserven für den Notfall

Carbura: die Pflichtlagerorganisation der schweizerischen Ölirtschaft

Nichtsdestotrotz besteht die 1932 vom Bund ins Leben gerufene Carbura bis heute als Organisation der schweizerischen Ölirtschaft. Sie wurde damals vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Landesversorgung gegründet, um die Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen. Dabei war und ist eine Mitgliedschaft bei der Carbura zwingend. Das heisst, wer Erdöl in die Schweiz importieren will, muss Mitglied werden. Somit ist die Carbura ein Gebilde, das auf privater Ebene wirtschaftliche Einflusskräfte konzentriert, mit vom Bund vorgegebenen Zielen.

Die Tätigkeit der Carbura beschränkte sich in ihren Anfängen auf die Überwachung der Kontingente und das Erteilen von Einfuhrbewilligungen für Erdöl. Mit der sich zusätzenden weltpolitischen Situation legte dann der Bundesrat Ende 1937 die Botschaft über die Sicherstellung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern vor. Das Ziel war die militärische und wirtschaftliche Kriegsvorsorge. Erstmals wurde nun in der Schweiz die Pflichtlagerhaltung von Brenn- und Treibstoffen gesetzlich verankert – weitere Pflichtlager betrafen die Sicherung von Lebens- und Futtermitteln oder etwa von Heilmitteln. Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement vereinbarte mit der Carbura, ein erstes Benzinpflichtlager von 50 000 Tonnen anzulegen. Ein Teil dieser Menge sollte in Bundesanlagen gespeichert werden, was den Bund seinerseits dazu veranlasste, den Bau von Tanks im Ausmass von 65 000 m³ bis Ende 1940 zu planen.

Im Dezember 1939, nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, entschied der Bundesrat, die Carbura durch die Petrola, ein kriegswirtschaftliches Syndikat zur Einfuhr von flüssigen Treibstoffen, abzulösen. Die Carbura hatte ihre Tätigkeit zu sistieren.

**Die Pflichtlager dienen der Vorratshaltung
lebensnotwendiger Güter zur Überbrückung
von Versorgungskrisen und Mangellagen.**

Nach Kriegsende übernahm die Carbura erneut ihre ursprünglichen Aufgaben und wurde gleichzeitig in der heutigen Form statuiert. Kontrolliert durch das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL), umfasste ihre Aufgabe nun alle Tätigkeiten, die mit der Einfuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe sowie der Sicherstellung der Pflichtlagerhaltung zusammenhingen.



Erstmals wurde in der Schweiz 1937 die Pflichtlagerhaltung von Brenn- und Treibstoffen gesetzlich verankert.

Diese Pflichtlager dienen der Vorratshaltung lebensnotwendiger Güter zur Überbrückung von Versorgungskrisen und Mangellagen. Sie haben grundsätzlich den Bedarf für eine bestimmte Zeitdauer abzudecken. Dies gilt auch für Grosstankanlagen, in denen Erdölprodukte gelagert werden; Vorräte für Benzin, Diesel und Heizöl müssen für viereinhalb Monate, Flugpetrol für drei Monate ausreichen. Ausserordentliche Ereignisse – etwa der Koreakrieg 1950 bis 1953 oder die Suezkrise von 1956, aber auch witterungsbedingte Engpässe auf dem Rhein – zwangen die Carbura wiederholt zu Spezialmassnahmen.

Heute bestehen die Aufgaben der Carbura, die zurzeit rund 60 Mitglieder zählt, unverändert in der Sicherstellung der Pflichtlagerhaltung. Ferner erteilt sie Einfuhrbewilligungen, erhebt und verwaltet Garantiefondsbeiträge auf dem Import, richtet Entschädigungen an die Pflichtlagerhalter aus, kontrolliert die Lagerverpflichtungen und arbeitet bei Geschäften der wirtschaftlichen Landesversorgung mit.

Der Zweite Weltkrieg: Versorgungsengpässe und Reorganisation

Im Zweiten Weltkrieg erlebte die Schweiz eine dramatische Treibstoffknappheit. Ab 1940 kamen die Importe aus Übersee vollkommen zum Erliegen. In der Folge ging der Anteil des Erdöls am Energieverbrauch bis 1944 auf 2,3% zurück. Wichtigster Brennstoff für Haushalte und Industrie wurde erneut die Kohle.





In Zeiten des Benzinmangels kam ein Holzgasgenerator zum Einsatz, Zürich, Mai 1940.

m Zweiten Weltkrieg erlebte die Schweiz eine dramatische Treibstoffknappheit. Der internationale Ölhandel stagnierte, die Konsequenzen für den Konsum waren beträchtlich. 1944, ein Jahr vor Kriegsende, machte der Anteil des Erdöls am Energieverbrauch nur noch 2,3% aus, ein Fünftel des Anteils der Vorkriegszeit. Wichtigster Brennstoff für Haushalte und Industrie war zu dieser Zeit die Kohle.

Der Rückgang des Erdöls ist mit einer sofort nach Kriegsausbruch erfolgten Verknappung der importierten Produkte zu erklären. Die reduzierten Mengen zwangen Bund und Kantone, den Verbrauch von Brenn- und Treibstoffen mittels eines Rationierungssystems zu regeln und über teilweise drastische Massnahmen zu mindern: Lastwagen rüstete man mit Holzvergasern aus, um Treibstoff zu sparen; Benzin vermischt man mit aus Holz gewonnenem Alkohol oder ersetzte es mit Gemischen; Private erhielten kaum mehr Benzin.

Lieferengpässe beim Erdöl zwangen Bund und Kantone im Zweiten Weltkrieg, den Verbrauch an Brenn- und Treibstoffen über ein Rationierungssystem zu regeln.

Die Bundesbehörden waren nun gefordert: Mitte 1939 schuf der Bundesrat das Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamt (KIAA), ansiedelt im Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement. Das Amt hatte sich um Rohstoffe zu bemühen und sich mit der Produktion in Industrie und Gewerbe zu beschäftigen. Zudem kam ihm die Aufgabe zu, die Schweiz mit Treibstoffen, hauptsächlich mit Kohle und Erdöl, zu versorgen. Eine der dafür relevanten Sektionen des KIAA, die «Sektion für Kraft und Wärme», unterstand Nationalrat Robert Grimm. Sie umfasste acht Untergruppen, neben Kohle, Gas und Ersatztreibstoffen auch die Gruppe «Flüssige Kraft- und Brennstoffe». Ihr oblag die Sicherstellung



Warentransport per Tram in Zürich, 17. März 1941: Um spürbare Benzineinsparungen zu ermöglichen, stellte die Zürcher Strassenbahnverwaltung ihre Materialwagen dem privaten Stadt-Gütertransport zur Verfügung.

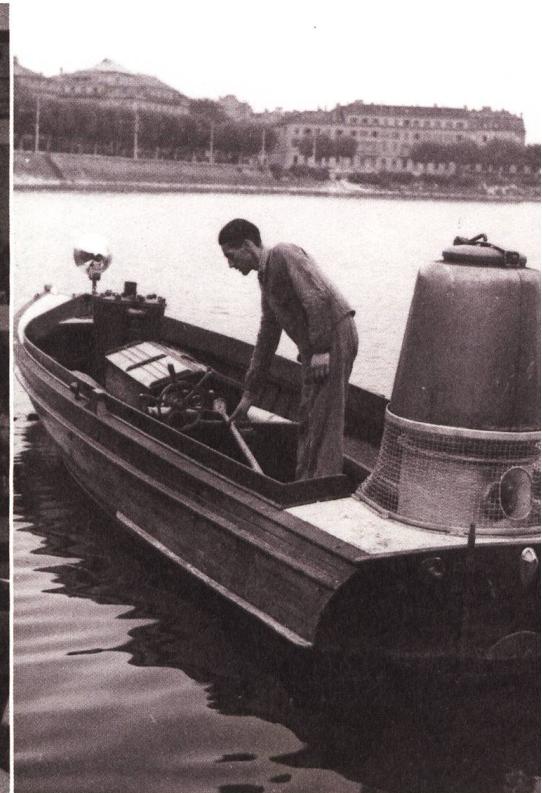
von Import, Lagerung, Rationierung und Verteilung sämtlicher flüssiger Kraft- und Brennstoffe. Ihr oberster Zweck war eine möglichst vollständige Erfassung und Verteilung dieser Güter, unter besonderer Berücksichtigung von Armee und Kriegswirtschaft. Die Zuteilungen mussten auf lange Dauer gesichert sein. Deshalb wurde der Markt ausser Kraft gesetzt: Man rationierte die Erdölprodukte, lenkte den Verbrauch, sicherte die Lagerhaltung und bemühte sich, das erforderliche Warenverteilungsnetz aufrechtzuerhalten. Dabei war die Vorratshaltung bei Ausbruch des Krieges ausserordentlich prekär.

Rationierung des Erdöls

Für den Import und die Inlandproduktion der flüssigen Treibstoffe und Ersatztreibstoffe beauftragte Nationalrat Grimm die Petrola, die während der Zeit des Zweiten Weltkriegs die Carbura ablöste. Unter Direktor Ernst Imfeld wurde eine Zentralisierung der kriegswirtschaftlichen Versorgungsaufgaben im Bereich der Treib- und Brennstoffe erreicht. Alle Produkte, die aus dem direkten Import stammten, gelangten nun über die Petrola an den Grosshandel und von dort an die Verbraucher. Der Handel beruhte dabei auf einem Rationierungssystem; ohne Rationierungsausweise durften die Verantwortlichen keine Ware ausgeben. Um die Warenfreigabe der Petrola an den Handel zu regeln, wurde ein Abgabeschema entwickelt, das auf einem monatlich zu erstellenden Verbrauchsbudget aufbaute und so den Warenverkehr durch Meldung und Gegenmeldung zu kontrollieren vermochte. Damit waren Nachschub und Verteilung gesichert.



Begrenzte Auswahl: Im Zweiten Weltkrieg waren nicht nur die Rohstoffe, sondern auch die Lebensmittel rationiert.



Das erste Motorboot mit Holzgasgenerator auf dem Neuenburgersee, 1943. Die Reinigung des Gases erfolgte durch Spezialfilter mit Wasser aus dem See.

Der Bund musste sich für die Beschaffung von flüssigen Treib- und Brennstoffen nach Kriegsbeginn mühsam neu orientieren. Die weltweiten Ereignisse hatten das bisherige Versorgungsnetz vollständig umgewälzt. Die überseeischen Länder waren durch den Zusammenbruch Frankreichs und den Kriegseintritt Italiens als Lieferanten ausgeschaltet worden. Sinkenden Einfuhren standen zudem erhöhte Beschaffungskosten gegenüber. Der Benzinpreis stieg kurz nach Kriegsausbruch um das Zweieinhalfache, die Rohölpreise einschließlich der Transportkosten wiesen gar eine Steigerung um das Sechsfache auf. Dass es bei den Bemühungen, das Land angemessen mit Erdöl zu versorgen, auch zu aus heutiger Sicht unlauteren Kontakten mit dem nationalsozialistischen Deutschland kam, sei als Randbemerkung angeführt.

Zunächst war noch versucht worden, der kritischen Einfuhrlage mit der Drosselung des Verbrauchs von flüssigem Brennstoff beizukommen. Doch nach dem Abschluss des Waffenstillstandsabkommens zwischen Frankreich und den Achsenmächten (Juni 1940) kamen die Importe aus Übersee vollkommen zum Erliegen. Deshalb reichte eine solche Verbrauchsbeschränkung nicht mehr aus. So stellte der Bundesrat im Juli 1940 fest, dass nach Ausfall der bis anhin genutzten Bezugsquellen von flüssigen Brennstoffen der Bezug «bis auf weiteres zur Hauptsache nur noch aus Rumänien» möglich sei, wobei «unter den heutigen Verhältnissen die Preisfrage kein unbedingtes Hindernis» bilden dürfe. Ende August 1944 fiel dann auch Rumänien als letzter Lieferant der Schweiz aus. Die Einfuhren von Erdölprodukten sanken damit praktisch auf null.



FBW-Kipper-Transporter, Baujahr 1929,
umgerüstet auf Holzvergaser.

Widerstand gegen das Bohrprogramm

Als zusätzliche Massnahme begann sich das Büro für Bergbau des KIAA auch mit der Erdöl- und Erdgasexploration zu befassen – angesichts der kriegswirtschaftlichen Bedeutung des Erdöls und der extremen Schwierigkeiten bei der Beschaffung verstummten die bisherigen pessimistischen Stimmen um landeseigene Explorationspläne. Aus Gründen der Versorgungssicherheit befürwortete etwa Bundesrat Walter Stampfli, der ab 1940 dem Volkswirtschaftsdepartement vorstand, die Exploration.

Konsequenterweise stellte das KIAA zur Durchführung von Explorationsarbeiten ein Bohrprogramm auf. Zur Finanzierung des Projektes war die Gründung einer halbstaatlichen Genossenschaft vorgesehen. Bald einmal formierte sich dagegen jedoch Widerstand: Man argumentierte nun plötzlich, die kriegswirtschaftliche Bedeutung von Erdöl sei nur gering. Ausserdem sei es wohl unrealistisch, allenfalls ausgebeutetes Öl noch während des Krieges nutzen zu können.

Erstaunlicherweise vertrat das KIAA selbst die Ansicht, Erdöl beziehungsweise Benzin sei unnütz, solange für die Fahrzeuge Autopneus fehlten. Gegen die Exploration sprachen zudem die angespannten Bundesfinanzen, die es unmöglich machten, das nötige Geld dafür aufzutreiben. Der Wille zur Durchführung war also trotz der schieren Not gering. Erst in den 1950er-Jahren sollte die Erdölausbeutung für den Bund wieder Bedeutung erlangen. Bis dahin trat die Nutzung der Kohle noch einmal in den Vordergrund.

Trotz Rohstoffknappheit investierte die Schweiz nicht in die Suche nach eigenen Öl vorkommen – die kriegswirtschaftliche Bedeutung des Erdöls galt als gering.

Als die Kriegshandlungen in Europa im Mai 1945 eingestellt wurden, konnten die Öleinfuhren rasch wieder erhöht werden. Gegen Ende 1945 erreichte der Importfluss annähernd den Vorkriegsstand, sodass im März 1946 die Rationierung von Benzin, Petroleum und Heizöl wieder aufgehoben werden konnte. Die Rückführung der Kriegswirtschaft zog sich jedoch bis 1948 hin. Schliesslich wurde auch die Petrola aufgelöst.

VSP BULLETIN

der Vereinigung Schweizerischer Petroleumgeologen
und Petroleumingenieure

1939



No. 20 / 21

Herausgegeben vom Vorstand

Zwischen Ölheizung und Automobil: Aufschwung und Nachfrageexplosion seit den 1950er-Jahren

Die Nachkriegsgeneration entwickelte sehr rasch einen Lebensstil, der nicht mehr von Knappheit und Zurückhaltung geprägt war. Im Gegenteil waren nun individuelle Mobilität und Wohnkomfort angesagt. Diese veränderten Ansprüche verlangten einen viel höheren Energiebedarf als je zuvor. In nur zehn Jahren verdrängte deshalb das Erdöl die Kohle vom ersten Platz in der Primärenergiebilanz. In der Folge waren es vor allem die Tochtergesellschaften multinationaler Konzerne, die – neben einigen inländischen Unternehmen – den Import und den Vertrieb des Erdöls übernahmen.





Bauarbeiten für die Erdölraffinerie
in Collombey, Anfang der 1960er-Jahre.

Die Verbrauchsstruktur der Industriegesellschaft blieb in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts bemerkenswert konstant: Die grossen Posten waren Ernährung, Wohnung, Bekleidung, einige Genussmittel; die Lebensweise war geprägt von Sparsamkeit und «Recycling». Diese Grundhaltung war durch die beiden Weltkriege noch verstärkt worden. Da kaum veränderte Bedürfnisse zu befriedigen waren, konnte der Wiederaufbau Europas nach dem Zweiten Weltkrieg, was den Energieeinsatz anbelangt, zunächst mit Kohle bewältigt werden. Erst ab Mitte der 1950er-Jahre verdrängte das mittelöstliche Öl diese als wichtigsten Energieträger. Der Umschwung profitierte vom Verfall der Preise für fossile Energie, ein Trend, der mit Unterbrüchen noch heute fortduert. Dies hat die Entwicklung der modernen Gesellschaft massgeblich beeinflusst.

Zentralheizung und Auto wurden die bedeutendsten Symbole für einen modernen Lebensstil.

Die Nachkriegsgeneration entwickelte sehr rasch einen Lebensstil, der nicht mehr von Knappheit und Zurückhaltung geprägt war. Im Gegenteil, nun wollte man besser wohnen, besser gekleidet sein und vor allem sich rascher und weiter bewegen können. Individuelle Mobilität und Wohnkomfort waren angesagt. Die Zentralheizung und das Auto sind dafür die bedeutendsten Symbole. Diese gewandelten Ansprüche verlangten einen viel höheren Energiebedarf als je zuvor. In nur zehn Jahren verdrängte somit das Erdöl die im Vergleich teurere Kohle vom ersten Platz in der Primärenergiebilanz. Zwischen 1950 und 1970 verdreifachte sich der Energieverbrauch in Haushalten, Gewerbe, Landwirtschaft und Dienstleistungen. Der Verbrauch von Erdölbrennstoffen stieg gar um das Zehnfache.



Wohntrend der 1960er-Jahre: Die Siedlung «Müllerwies» in Greifensee ZH wurde von Ernst Göhner, dem Pionier der Elementbauweise, errichtet.

Das Auto als Massenkonsumgut

Ein wichtiger Grund für die rasche Verbreitung des Erdöls in der Schweiz war die Motorisierungswelle ab den 1960er-Jahren. Der Motorfahrzeugbestand verdreifachte sich, Autos wurden zum Massenkonsumgut. In jener Zeit kam auch der Ausbau des Strassennetzes bemerkenswert voran. Gleichzeitig begünstigte der Mehrbedarf an Wohnraum die Entflechtung von Wohn- und Arbeitsplatz; ausserdem wurde das Netz der Lebensmittelläden ausgeweitet und Freizeitaktivitäten wurden wichtiger. Diese und andere Faktoren führten zu einer erhöhten Mobilität und setzten den Pendelverkehr in Gang.

Eine markante Zunahme des Benzinverbrauchs kennzeichnet jene Jahre. Dabei war noch um 1950 ein Liter Benzin in der Schweiz mit 62 Rappen um 20% teurer als ein Kilo Schwarzbrot, das 51 Rappen kostete. Ein Facharbeiter konnte sich mit seinem Stundenlohn gut vier Liter Benzin kaufen. Auto fuhr, wer es sich leisten konnte, und dabei kostenbewusst. Zum Vergleich: 1990 kostete Brot dreimal so viel wie Benzin, und der Stundenlohn des Facharbeiters reichte nun für zwanzig Liter Benzin. Der Benzinpreis hatte sich zwischen 1950 und 1990 zwar knapp verdoppelt, wurde aber, relativ zu den Löhnen und zu anderen Konsumgütern, immer günstiger.

	Ruchbrot (Jahresmittel), Rp./kg	(Normal-)Benzin, Rp./l
1910	40	–
1920	77	–
1930	50	–
1940	48	62
1950	51	62 (Hochuli 66)
1960	69	–
1970	106	59
1980	240	115 (Super)
1990	332	110 (Super)
2000	400	144 (Bleifrei)

Quellen: Ritzmann-Blickenstorfer und Siegenthaler, 1996; Pfister, 1995; Hochuli, 1952

Auch bei der Heizung liess sich Erdöl mit den modernen Komfortansprüchen gut vereinbaren. Wegen seiner grösseren Energieintensität pro Masse war Erdöl der Kohle als Treibstoff überlegen, zudem war es einfacher in der Handhabung und in der Lagerung. Die Einführung von mit Erdöl befeuerten Zentralheizungen bei gleichzeitig sinkender Anzahl Bewohnerinnen und Bewohner pro Haushalt und einer Zunahme der Wohnfläche pro Kopf ergab konsequenterweise eine beachtliche Steigerung des Energieverbrauchs im sogenannten Hausbrand. Noch 1960 heizte die Mehrheit der Schweizer Haushalte mit dem Einzelofen. Zehn Jahre später gehörte bei rund 70% aller Haushalte die Zentralheizung bereits zur üblichen Ausstattung.

Ob die Mobilitätsspirale die weiträumige Verzettelung der Lebensaktivitäten antrieb oder ob umgekehrt die zunehmende Inanspruchnahme von Raum die Mobilität förderte, bleibe dahingestellt. Fakt ist, dass die neuen Handlungsspielräume und Möglichkeiten der Bedürfnisbefriedigung eine Entwicklung auslösten, die aus heutiger Sicht als verschwenderisch im Umgang mit Rohstoffen und Energie taxiert werden muss. Erst Jahre später begegnete man ihr mit ersten Debatten über Umweltschutz und Schadstoffausstoss.

Herausforderung Energiebedarf

Die Deckung des rasch ansteigenden Energieverbrauchs in den späten 1950er- und vor allem dann in den 1960er- und 1970er-Jahren forderte Bund und Private gleichermaßen. Ersterer hielt sich allerdings, wie bereits bei der Kohle, mit staatlichen Steuerungsversuchen zurück und gab hauptsächlich die Rahmenbedingungen vor. Es waren die Tochtergesellschaften multinationaler Konzerne sowie inländische Unternehmen, die sich den Kuchen von Import und Vertrieb des Erdöls teilten.

1960 heizte die Mehrheit der Schweizer Haushalte mit dem Einzelofen; zehn Jahre später besassen 70% aller Haushalte eine Zentralheizung.

Die Schweiz bezog ihre Produkte zunächst hauptsächlich von Standard Oil, die bereits 1893 in der Schweiz eine Niederlassung errichtet hatte, die heutige Esso Schweiz. Standard Oil hatte in verschiedenen Städten Europas, so etwa Rotterdam oder Venedig, Umschlagzentren mit grossen Tanklagern eingerichtet. Die Schweiz wurde nun Teil dieses Vertriebsnetzes. Eine andere wichtige Akteurin in der Schweiz war Shell, eine Tochtergesellschaft der Royal Dutch/Shell-Gruppe (seit 1949 Shell Switzerland). 1920 hatte die bereits 1906 in Genf gegründete Lumina SA die Generalvertretung für die Shell-Produkte in der Schweiz übernommen. Shell bemühte sich darum, in Basel, wohin Tank-



Ebenfalls eine Erdölkonsumentin: eine Swissair Boeing 747-200 beim Start in Genf, 1971.



Tankstelle auf dem Parkplatz
der Landesausstellung, Lausanne 1964.

schiffe ihre aus Rotterdam angelieferte Ware brachten, eine Infrastruktur für den Umschlag von Erdölprodukten zu schaffen. Und sie war auch massgeblich für die Errichtung einer der inländischen Raffinerien verantwortlich. 1927 stieg zudem die Anglo-Persian Oil Company (heute BP) in den Schweizer Erdölmarkt ein. Zusammen mit Shell Switzerland und Esso Schweiz ist BP Switzerland heute eines der führenden Unternehmen im Schweizer Markt für Erdölprodukte.

Ebenfalls bereits 1927 taten sich die Einfuhrhändler von Benzin als Genossenschaft zusammen und gründeten die AVIA, die Vereinigung unabhängiger Schweizer Importeure von Erdölprodukten. Zweck dieser Organi-

sation war die Wahrung der Interessen von selbstständigen und unabhängigen Importeuren, Produzenten und Händlern, die vor allem qualitativ hochwertiges Benzin in die Schweiz einführten. Bald nach dem Zweiten Weltkrieg drängte die Genossenschaft auf den europäischen Markt und entwickelte sich zur heute noch bestehenden internationalen Organisation.

Nur wenige Jahre nach der AVIA gründeten zudem Importeure, Grossisten und Autogewerbler eine der ersten Branchenorganisationen der Schweiz, die Schweizerische Benzinunion (SBU). Diese bildete eine marktwirtschaftlich organisierte Interessengemeinschaft des Benzinhandels. Ihr Ziel war es, die branchenspezifischen Anliegen der beteiligten Organisationen zu wahren und zu fördern. Die SBU konnte ihre Aufgaben jedoch nur bis zum Zweiten Weltkrieg erfüllen: Bereits mit der Freigabe der Benzineinfuhr nach 1946 war sie nicht mehr voll wirksam und wurde von Aussenseitern angegriffen. 1958 musste die SBU aufgrund eines zunehmend freien Benzinmarktes – die Preiskontrolle für flüssige Treibstoffe war im Jahre 1953 abgeschafft worden – liquidiert werden. Damit war das Benzin, wie seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs das Heizöl, frei handelbar.



Duttweiler: Kampf um faire Preise

Einer, der sich schon früh über die hoch gehaltenen Preise der internationalen Akteure auf dem hiesigen Benzin- und Heizölmarkt ärgerte, war Gottlieb Duttweiler, der Migros-Gründer. Da es ihm ein Leben lang ein Anliegen war, faire Preise zu ermöglichen, mischte er sich folgerichtig auch ins Tankstellengeschäft ein. 1954 – also ein Jahr nach Abschaffung der Preiskontrolle für flüssige Treibstoffe – gründete er mit dem Fachmann Jean Arnet an der Spitze die Migros-Tochter Migrol und eröffnete in einem Hinterhof in Genf die erste Tankstelle. Ursprünglich war es seine Idee gewesen, dem erhöhten Aufkommen der Ölheizungen gerecht zu werden und Heizöl anzubieten. Beim Raffinieren fiel unweigerlich auch Benzin an, eine Gegebenheit, die sich Duttweiler zunutze machte.

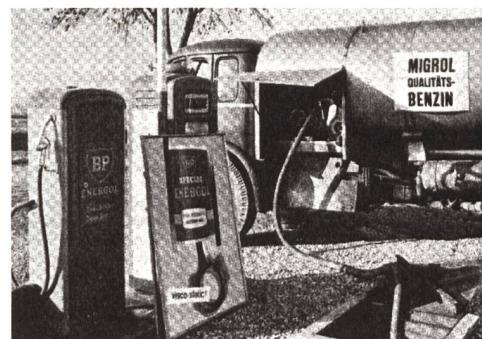
Zwischen Gottlieb Duttweilers Migrol und den Grosskonzernen entbrannte Mitte der 1950er-Jahre ein «Benzinkrieg».

In der Folge entbrannte der legendäre «Benzinkrieg», ein heftiger Kampf der Erdölgrosskonzerne und des Autogewerbeverbandes gegen die Migrol und um die «richtigen» Preise. Letztlich konnte die Migrol ein deutlich tieferes Heizöl- und Benzinpreisniveau durchsetzen. Um die eigene Rohstoffquelle unter Kontrolle zu halten, hatte Gottlieb Duttweiler 1957 mit den Erdölwerken Frisia eine Raffinerie in Emden (D) aufgebaut. Den Raffineriebetrieb nahm man am 25. August 1960 auf. Dabei zeigte sich jedoch schnell, dass die auf Erzeugung von schwerem Heizöl angelegte Raffinerie auf Dauer nicht wirtschaftlich arbeiten konnte: Der Absatzmarkt hatte sich von schwerem zu leichtem Heizöl und Benzin verschoben, ausserdem konnten andere Raffinerien weit grössere Mengen bewältigen. Das Unternehmen entwickelte sich zum Verlustgeschäft, Frisia wurde verkauft.

Neben tiefen Preisen hatte die Migrol das Ziel, schadstoffarme Treibstoffe anzubieten. So bot sie, neben anderen Anbietern, schon früh bleiarmes Superbenzin mit 40% weniger Blei an und beschleunigte so die neue Verordnung, wonach der Kohlenmonoxidgehalt in Motoren einen gewissen Wert nicht mehr überschreiten durfte. Auch beim bleifreien Benzin war sie vorn mit dabei und verkaufte ab 1984 an vier Tankstellen im Raum Zürich bleifreies Benzin. Innerhalb eines Jahres war die Schweiz dann das erste europäische Land, in dem flächen-deckend bleifreies Benzin erhältlich war. Tiefe Preise konnte die Migrol unter anderem deshalb anbieten, weil sie ab 1985 ins Heizöltermingeschäft einstieg.



In den 1930er-Jahren engagierten sich Schweizer Benzinimporteure für einen freien Treibstoffmarkt.



Die Konkurrenz vereint beim Nachschub des begehrten Benzins, 1957.

Der Preiskampf der Migrol mit anderen Verteilern um die «richtigen Benzinpreise» erntete oft Spott und Hohn. Beispiel eines Inserats des Auto Gewerbe Verbands Schweiz von ca. 1954/1955.



Erdölraffinerie in Collombey, Aufnahme aus dem Jahr 2004.

Planung von Raffinerien

Etwa zur selben Zeit, als Duttweiler sich im Raffineriegeschäft versuchte, waren auch andere private Erdölgesellschaften zur Ansicht gekommen, dass der massiv steigende Absatz von Erdölprodukten dazu dränge, in der Nähe der Konsumzentren eigene Erdölraffinerien zu errichten und diese mittels Rohölpipelines mit den Meerhäfen zu verbinden. Wie auch bei der Erdölexploration war es notwendig, die Bundes- und Kantonsbehörden von diesem Vorhaben zu überzeugen.

Erste Versuche scheiterten: Zunächst war von einer privaten Gesellschaft, der Raffinerie du Rhône (später Raffinerie du Sud-Ouest), der Bau einer Raffinerie in Aigle VD vorgesehen, doch der Grosse Rat des Kantons Bern erteilte das Enteignungsrecht zum Bau einer daran anknüpfenden Leitung durch seinen Kanton nicht. Die Raffinerie wurde letztlich ganz in der Nähe, in Collombey VS, erstellt und 1963 eröffnet. Eine weitere Raffinerie wurde von der in diesem Jahr gegründeten Compagnie de Raffinage Shell (Suisse) in Cressier NE errichtet, der Betrieb konnte drei Jahre später aufgenommen werden. Im selben Jahr wurde auch die Pipeline Oléoduc du Jura eingeweiht, das schweizerische Teilstück der Jura-Rohölpipeline von Besançon in Frankreich nach Cressier.

Weitere Erdölgesellschaften planten den Bau einer Raffinerie im Mittelland, ein Projekt, das jedoch scheiterte. Ebenso kam es in Sennwald lediglich zum



Bau einer Heizölküllumschlagsanlage und nicht wie geplant zum Bau einer Raffinerie. Private Anliegen prallten hier auf politischen Widerstand. Denn es waren die Kantone, die letztlich darüber entschieden, ob eine Raffinerie erstellt werden durfte oder eben nicht.

Weil es bald ein Überangebot an Raffineriekapazitäten in Europa gab und ausserdem der Anteil des Öls an der Energieversorgung reduziert werden sollte, liess man spätere Pläne für einen weiteren Ausbau des Raffinerienetzes in der Schweiz fallen. Die beiden heute bestehenden Schweizer Raffinerien in Collombey und Cressier vermögen 30 bis 40% des Inlandbedarfs zu decken. Dank ihnen kann nun auch Rohöl importiert und je zur Hälfte zu Treibstoffen und zu Heizöl verarbeitet werden. Der Transport erfolgt in Öltankern, Tanklastwagen, Kesselwagen oder über Pipelines.

Den Hauptteil der Importe machen jedoch weiterhin die Fertigprodukte aus. Während Letztere fast ausschliesslich aus EU-Ländern eingeführt werden, stammt das Rohöl in der Schweiz heute aus Staaten Afrikas und Zentralasiens.

Bei den Raffinerien fand eine Internationalisierung statt: Heute betreibt Libyen über die Tamoil (Suisse) SA die Raffinerie von Collombey. Die Raffinerie Cressier, die bis 2000 der Firma Shell gehörte, ist jetzt Teil der Petroplus Holding mit Sitz in Zug.



Bauarbeiten für die Hängebrücke der künftigen Pipeline der Sapro über die Rhône bei Vernier, 1971.

Faszination Erdöl: Forschung und Exploration in der Schweiz

Erdölvorkommen in der Schweiz: Davon waren nicht nur namhafte Schweizer Geologen überzeugt, sondern auch zahlreiche ausländische Erdölgesellschaften. Diese verfügten über die notwendige Ausrüstung und waren bereit, Millionenbeträge in die schweizerische Exploration zu investieren. So dynamisierten sich ab den 1950er-Jahren die Erdölsuche und die Erdölforschung in der Schweiz. Dabei setzte sich allmählich eine systematische Prospektionsstrategie auf Schweizer Boden durch. Erst sehr spät mischte sich dann auch der Bund in die Erdölforschung ein.





Grosse Erwartungen: Von der Erdöl-exploration erhoffte man sich konkrete Funde auf Schweizer Boden. Hier der Bohrturm in Altishofen, 1952.

Eine weitere Konsequenz des sich rasant verstärkenden Konsums von Erdöl beziehungsweise seiner Derivate ab den 1950er-Jahren war eine Dynamisierung der Erdölsuche und -forschung in der Schweiz.

Dabei setzte sich endlich eine systematische Prospektionsstrategie auf Schweizer Boden durch, in die sich, wenn auch nur zögerlich, der Bund einmischt. Schon früher hatte es Bemühungen gegeben, die Erdölforschung voranzutreiben. Laut einem Gutachten von 1957 soll man bereits in den 1770er-Jahren bei Dardagny im Kanton Genf versucht haben, zutage tretende Ölsande zu erschliessen: Man hatte die Hoffnung, auf ergiebige Kohlelager zu stossen. Und im 19. Jahrhundert fanden vereinzelt Bohrungen auf schweizerischem Gebiet statt. Diese ergaben jedoch keine Hinweise auf wirtschaftlich nutzbare Rohstoffvorkommen. Dagegen fanden sich im Val-de-Travers Asphaltlager, die erfolgreich ausgebautet werden konnten.

Arnold Heim war überzeugt davon, dass sich im Schweizer Untergrund Erdöl finden lasse.



Pionier der Erdölforschung:
der Schweizer Geologe Arnold Heim.

Systematische Suche nach Erdöl

Der erste Geologe, der in der Schweiz systematisch erdölgeologische Untersuchungen durchführte, war Professor Arnold Heim (1882–1965). Er war der Sohn der ersten Schweizer Ärztin, Marie Heim-Vögtlin, und des bekannten Geologen und Professors am Polytechnikum (heute ETH Zürich), Albert Heim.

Arnold Heim unternahm schon in den 1910er-Jahren bedeutende geologische Untersuchungen in den Ostschweizer und Vorarlberger Alpen und lieferte bahnbrechende Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Sedimentation und Tektonik. Als Erdölexperte und selbstständiger Forscher reiste er in alle Erdteile. Mit ersten erdölgeologischen Untersuchungen betrauten ihn in den Jahren des Ersten Weltkriegs die Stahlwerke Georg Fischer, Schaffhausen, sowie die Firma Sulzer, Winterthur.

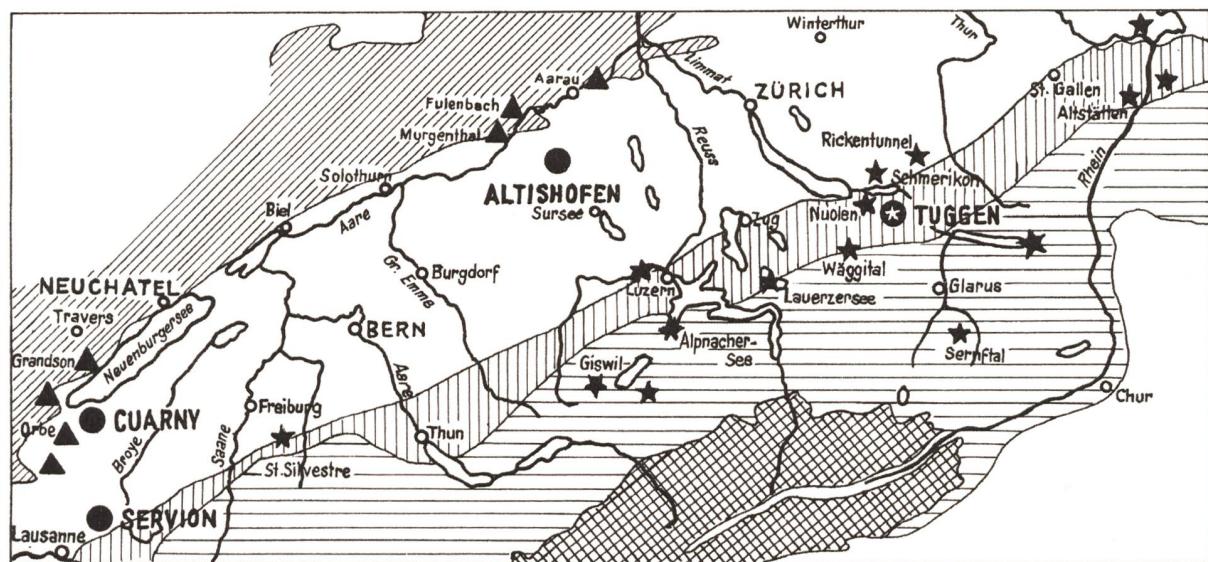
Heim war überzeugt davon, dass sich im Schweizer Untergrund Erdöl finden lasse. Dies sollte es ermöglichen, so hoffte er, sich wenigstens teilweise selbst zu versorgen. In seinen «Untersuchungen über die petrolystische Molasse der Schweiz» von 1919 dokumentierte er Öl vorkommen von Genf bis in den Aargau. Dass sich bei Dardagny besonders interessante Ölsande befanden, wusste auch Heim – tatsächlich wurden die in Dardagny gefundenen Schmierölpasten später als Karrensalbe verwendet. Als ein anderes wesentliches Gebiet nannte er das Grenzgebiet Solothurn-Aargau. Mit seinen Forschungen zu Erdölvorkommen im Auftrag von Industrie und verschiedenen Regierungen erlangte Heim Weltruf. Aus geologischer Sicht hatte er allerdings die Komplexität der stark variierten Strukturen des Schweizer Mittellandes sowie des Alpenvorlandes unterschätzt.

Die Experten waren sich uneinig darüber,
ob und in welchen Mengen Erdöl in der
Schweiz zu finden sei.

War Arnold Heim der erste, so war der Luzerner Joseph Kopp (1897–1977) der vielleicht engagierteste, sicher aber der von Erdölvorkommen überzeugteste Geologe der Schweiz. Sein – wenig erfolgreiches – Ziel war es, die Schweizer Behörden von der Notwendigkeit einer aktiven Erdölforschung zu überzeugen und die Ausschüttung von Bundesgeldern zu erwirken. Kopp hatte für Shell auf Sumatra nach Erdöl gesucht und glaubte fest daran, auch in der Schweiz auf fossile Energie stossen zu können. Die von ihm untersuchten Erdöl- und Erdgasindikationen im Jura überzeugten ihn, dass in der Schweiz Erdöl- und Erdgaslagerstätten vorhanden sein mussten.



Arnold Heim präsentiert Ölausschwitzungen im Ölsand von Dardagny-Roulavaz. Aufnahme ca. 1919.



Falten- und Tafeljura

schwach gefaltete mittelländische Molasse

stark gefaltete u. aufgeschobene subalpine Molasse

Flysch- und Kalk Alpen

Aare- und Gotthard Massiv

Kopp war auch aktiv daran beteiligt, als 1934 die Vereinigung Schweizerischer Petroleumgeologen und Petroleumingenieure (VSP/ASP) gegründet wurde. Dieser Verein besteht nach wie vor und zählt rund 300 Mitglieder. Die Schweizer Petroleumgeologen waren damals vorwiegend auf Anstellungen im Ausland angewiesen. Kein anderes Land schickte im Verhältnis zu seiner Bevölkerung so viele Geologen auf Erdölsuche, in den 1930er-Jahren waren es etwa 50.

Erdgas- und Ölsandvorkommen in der Schweiz, nach Joseph Kopp (1955). Die Symbole können wie folgt aufgeschlüsselt werden:

● Bohrlokalisationen

★ vermutete Erdgasvorkommen

▲ vermutete Erdölvorkommen

In politisch und wirtschaftlich schwierigen Zeiten sahen sich diese existenziell verunsichert, was sie zur Gründung einer Fachvereinigung veranlasste. Zweck der VSP war die « gegenseitige berufliche Förderung im Zeichen freundschaftlicher Verbundenheit ». Für Kopp war die VSP freilich mehr als eine Selbsthilfeorganisation: Er sah die Vereinigung als « Arbeitsgemeinschaft zur Lösung der schweizerischen Erdölfrage », unter – wie er hoffte – Mitwirkung des Bundes.



Arbeiter an einem Bohrturm in Nebikon, 1953.

Bis in die späten 1950er-Jahre, die Zeit des Zweiten Weltkriegs ausgenommen, interessierte sich der Bund allerdings kaum dafür, wer in der Schweiz nach Erdöl forschte und wie die Aktivitäten finanziert wurden. Erst ein im Jahr 1957 vom Bund in Auftrag gegebenes geologisches Gutachten forderte «systematisch durchgeführte geologisch-geophysikalische Untersuchungen und Explorationsbohrungen» und die entsprechenden Instanzen dafür.

Zu diesem Zeitpunkt waren private Organisationen allerdings längst aktiv geworden, und auch einzelne Kantone waren nicht untätig geblieben. Den Letzteren stand die Oberhoheit über die Verfügung der Bodenschätze und damit die Konzessionsvergabe zu, und die Kantone Freiburg und Waadt hatten bereits Anfang der 1930er-Jahre davon Gebrauch gemacht. In Lausanne war zu dieser Zeit von Industriellen und Geologen die erste Schweizer Erdölexplorationsgesellschaft, die Société Anonyme des Hydrocarbures (SAdH), gegründet worden, und die waadtländischen Behörden hatten deren Konzessionsgesuchen stattgegeben. Diese unter Schweizer Geologen nicht umstrittene Gesellschaft wurde hauptsächlich mit ausländischen Geldern alimentiert. Die SAdH liess verschiedene Bohrungen im Konzessionsgebiet durchführen, allerdings ohne Erfolg. Auf eine Förderung wurde letztlich verzichtet, da Erdöl nicht in genügenden Mengen vorhanden war.

Bis in die späten 1950er-Jahre interessierte sich der Bund kaum dafür, wer in der Schweiz nach Erdöl forschte.

Autarkiebestrebungen im Schatten der Suezkrise

Es waren dann vor allem die 1950er- und 1960er-Jahre, die für die Schweizer Erdölexploration entscheidend waren. Namentlich die Suezkrise von 1956 hatte starken Eindruck hinterlassen und gab mit den Ausschlag, vermehrt nach Energiequellen im eigenen Boden zu suchen. Dabei ging es ganz dezidiert auch darum, bei der Erdölversorgung nicht zu stark auf das Ausland angewiesen zu sein. Immerhin war die Schweiz bislang – neben Japan – der am stärksten von ausländischen Energielieferungen abhängige Industriestaat.

Der Bund wurde auch deshalb aktiv, weil ausländische Erdölkonzerns wiederholt und erfolgreich Konzessionsgesuche bei verschiedenen Kantonsregierungen eingereicht hatten. Dabei hatte der Bundesrat die Kantone angehalten, ausländische Interessen von der schweizerischen Erdölprospektion fernzuhalten. Shell etwa gehörte zu den ersten Unternehmen, die sich um Explorationsbewilligungen bemühten; sie beantragte Konzessionen in verschiedenen Kantonen des Mittellandes, dem potenziell erdölhöffigsten Gebiet der Schweiz.



Damit war das Interesse weiterer Unternehmen geweckt, zum Beispiel von BP und Esso. Andere Firmen beteiligten sich an bestehenden Schweizer Unternehmen und damit indirekt an der Exploration auf Schweizer Boden. Das Schweizerische Konsortium für Erdölforschung sah sich deshalb 1958 zur Warnung veranlasst: «Achtung – ausländische Interessen! – Das Schweizer Erdöl den Schweizern!» Diese Argumentation muss im Kontext des Kalten Krieges gesehen werden. Und sie hat wohl auch damit zu tun, dass die Erdölvorkommen in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt noch überschätzt wurden.

Erdöl- und Erdgasbohrungen in der Schweiz, 1912–1989.

Zögerndes Verhalten des Bundes

In dieser Situation sahen sich die Kantonsregierungen veranlasst, sich zusammenzuschliessen und mit dem Bund in Kontakt zu treten. In der Folge übernahm das Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamt (KIAA), das sich bis Ende 1956 mit Erdölfragen zu befassen hatte, die Koordination aller Bestrebungen. Der Bund war vor allem hinsichtlich der Finanzierung interessiert. Denn die internationalen Gesellschaften waren bereit, Millionenbeträge in die Exploration in der Schweiz zu investieren, und zudem verfügten sie über die notwendige Ausrüstung und das Know-how. Ein Konkordat unter den Kantonen schlug dann allerdings fehl.

Dem Bund blieb daher nichts anderes übrig, als die Kantonsregierungen bei der Erteilung von Konzessionen um Masshalten zu ersuchen, um so die äussere Sicherheit und die Unabhängigkeit des Landes nicht zu gefährden, wie es in einem Schreiben heisst. Gestützt auf dieses Argument hielt der Bund die Kantone an, keine Konzessionen an «ausländische Staaten sowie an Gesellschaften, an denen ausländische Staaten mehrheitlich beteiligt sind», zu erteilen.



Mit vereinten Kräften: Suche nach Erdöl im Kanton Waadt, 1952.

Der Bund strebte, letztlich erfolglos, danach auf Verfassungsebene neue Regulierungsmassnahmen zu erlassen und so die Ausbeutung von Öl vorkommen in der Schweiz neu zu regeln. Dabei ging es ihm auch darum, im Falle von allfälligen grossen Vorkommen die finanzielle Abschöpfung sicherzustellen. In gut schweizerischer Manier wurde der Verfassungsartikel dann jedoch abgelehnt – den Kantonen missfielen die zu starken Eingriffe des Bundes in ihre Souveränität. So blieben Bergbauhoheit und damit Konzessionsvergaben bei den Kantonen. Der Bund sollte lediglich die Oberaufsicht über Schürfung, Ausbeutung, Verarbeitung und Ausfuhr übernehmen.

Anders sahen es die im Schweizerischen Handels- und Industrieverein (Vorort) zusammengeschlossenen Unternehmen, die den Entwurf des Verfassungsartikels begrüssten hatten. Sie sahen darin unter anderem eine Möglichkeit, unerwünschten ausländischen Einfluss abzuwehren.

Folgen hatte dieser bundesrätliche Vorstoss dann doch: Die Kantone spürten, dass Druck gemacht wurde. So einigten sie sich im Frühjahr 1960 auf gemeinsame Richtlinien, um die gesamtschweizerischen Interessen zu wahren. Sie verpflichteten sich ferner gegenüber dem Bund, Konzessionen nur an mehrheitlich schweizerische Gesellschaften zu vergeben. Damit war der Grund gelegt für eine Erdölexploration in grossem Stil.

Abwehr von ausländischer Konkurrenz

Als Antwort auf die Interessenbekundungen ausländischer Unternehmen war bereits 1953 das Schweizerische Konsortium für Erdölforschung gegründet worden. Diesem gehörte eine illustre Auswahl von Schweizer Unternehmen an. Ziel des Konsortiums war eine strikt schweizerische Exploration. Es versuchte deshalb, analog dem nordostschweizerischen Konkordat, die Mittellandkantone in einem Konkordat zusammenzuschliessen. Das Anliegen scheiterte erneut am Widerstand der Kantonsbehörden. Vor allem mit der Forderung nach einer mehrheitlich schweizerischen Exploration stiess man bei jenen Kantonen auf Gegenwehr, die bereits mit ausländischen Unternehmen in Verhandlungen standen. Sie wussten natürlich, dass den ausländischen Gesellschaften das nötige Kapital und Material zur Verfügung stand, was bei den Schweizer Unternehmen nicht unbedingt erwartet werden konnte. Zeitweise hielt man es gar für naiv, eine Exploration ohne ausländische Gesellschaften realisieren zu wollen.

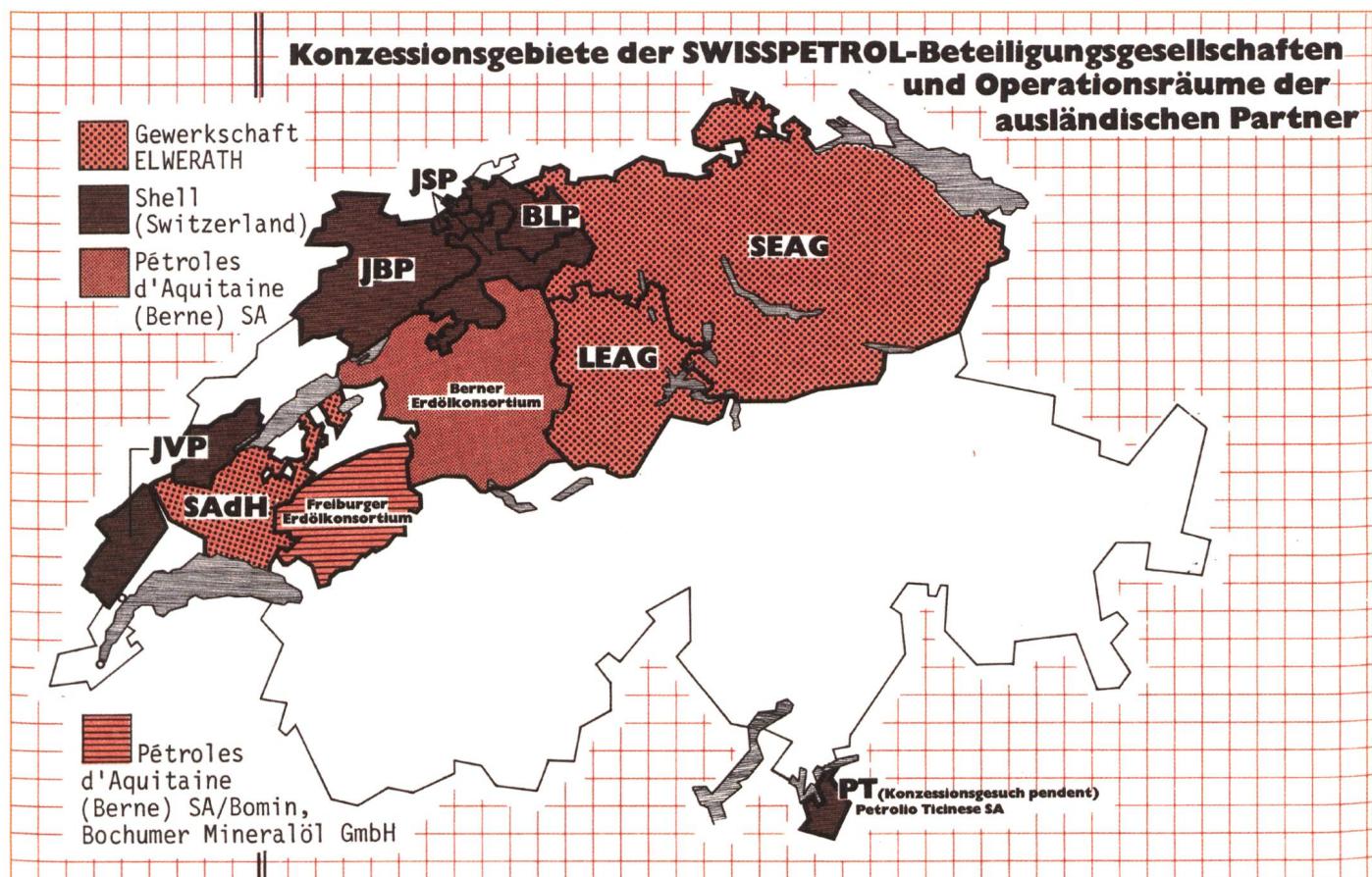
1956 folgte die Gründung der Aktiengesellschaft für schweizerisches Erdöl, SEAG, mit einem Gründungskapital von immerhin rund sechs Millionen Schweizer Franken. Ihr war daran gelegen, selber Explorationskonzessionen zu erhalten. Dies sollte der SEAG bald gelingen: Inzwischen hatten sich die Regierungen der Kantone Zürich, St. Gallen, Thurgau und Aargau, wenig später jene

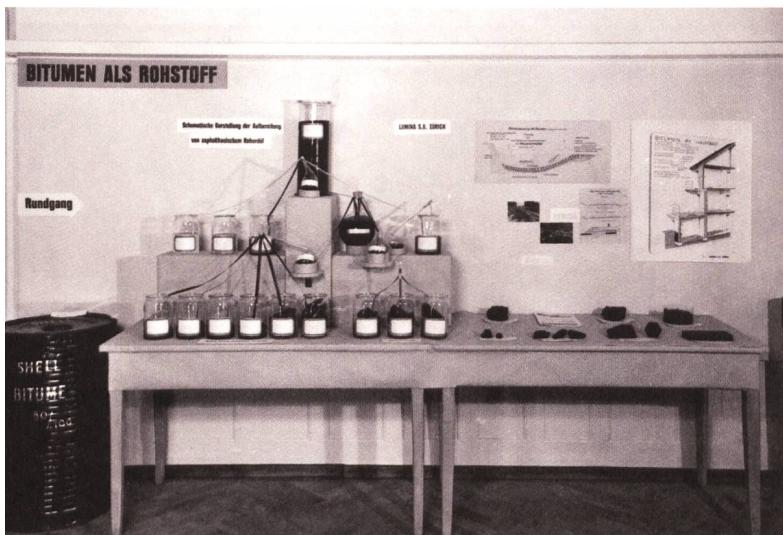
der beiden Appenzell, von Zug, Schaffhausen und Schwyz, doch noch zu einem Konkordat zusammengefunden und galten nun als Einheit bezüglich Bergbau. Dieses Konkordat war gewillt, Konzessionen zur Ölexploration an eine Schweizer Gesellschaft zu vergeben, und beauftragte damit die SEAG. Kurz darauf zogen andere Kantone nach, sodass nach und nach in verschiedenen Regionen Explorationsgesellschaften entstanden, die sich bald unter einem gemeinsamen Dach vereinten.

Gründung der Swisspetrol Holding AG

Im Juni 1959 war es so weit, die Swisspetrol Holding AG wurde als Dach dieser kantonalen Fraktionen gegründet. Die Holding verfolgte den Zweck, «Gesellschaften und andere Unternehmungen, die sich mit der Erforschung, der Gewinnung, der Förderung, der Verarbeitung, der Lagerung, dem Transport und dem Vertrieb von Erdöl, Erdgas oder deren Derivaten» befassten, zu übernehmen und zu verwalten. Auf privatwirtschaftlicher Ebene wurde nun also doch noch erfolgreich eine gesamtföderalistische Koordination umgesetzt.

Konzessionsgebiete der Swisspetrol und ihrer Tochtergesellschaften.





Bitumen ist ein dunkles, halbfestes bis festes Gemisch aus Kohlenwasserstoffen, das vor allem aus Erdöl gewonnen wird.

Mitinitiator und erster Verwaltungsratspräsident war der Industrielle Max Schmidheiny, der bereits bei der Gründung von Konsortium und SEAG massgeblich beteiligt war. Die Holding als Dachgesellschaft beteiligte sich nicht direkt an der Prospektion im Gelände, sondern engagierte sich durch Promotion, Koordination und Finanzierung von regionalen Fördergesellschaften im Erdölgeschäft. Zu den Beteiligungsgesellschaften zählten unter anderem die bereits erwähnten Société Anonyme des Hydrocarbures und SEAG sowie zahlreiche kantonale Aktiengesellschaften.

Die Konzessionsbewilligungen in den Kantonen waren damit gesichert. Sie initiierten nun Tiefen-

bohrungen in verschiedenen Landesteilen, so in der Ost- und Westschweiz und in den Kantonen Zürich und Aargau. Wie dem Bund ging es aber auch der Swisspetrol letztlich darum, den Einfluss ausländischer Erdölgesellschaften und damit anderer Staaten zu begrenzen.

Doch faktisch war die Holding alsbald entscheidend von der Zusammenarbeit mit ausländischen Gruppen abhängig. Sie hatte sich, wie sie selber in ihrem Bericht von 1975 schrieb, rasch damit abfinden müssen, dass es in der Schweiz zwar eine ganze Reihe hervorragender Erdöleologen gab, aber die technische und logistische Ausstattung, etwa Prospektionsgesellschaften oder Vermessungs- und Bohrmannschaften, fehlten. Insbesondere mit Elwerath, Hannover, die später von Shell und Esso übernommen wurde, mit der Pétroles d'Aquitaine in Biel, einer Tochtergesellschaft der französischen Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine, sowie mit Shell Switzerland pflegte die Swisspetrol eine lange und fruchtbare – wenn auch nicht ertragreiche – Zusammenarbeit. Die Kooperation war beileibe nicht nur technischer Natur, vielmehr trugen die drei Unternehmen auch den massgeblichen Teil der Kosten.

Zum Zeitpunkt der Gründung der Swisspetrol waren sich die Experten allerdings nach wie vor uneinig darüber, ob und in welchen Mengen Erdöl in der Schweiz zu finden sei. Optimisten zeigten sich generell sehr zuversichtlich, fündig zu werden – zunächst im Molassegebiet, später auch in der subalpinen Molasse und im Jura, allenfalls im Südtessin. Hatte man in den Jahren unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg noch erbittert darüber debattiert, ob überhaupt Explorationen durchzuführen seien, war diese Frage nun geklärt. Die Diskussionen um die Finanzierung waren nicht mehr durch das «Ob», sondern vielmehr durch das «Wer wie viel» geprägt.

Dabei wurde einmal mehr darüber gestritten, in welchem Ausmass der Bund zur Finanzierung beizutragen habe. Tatsächlich wurde die Erdöl- und Erdgasexploration in der Schweiz bis zu Beginn der 1980er-Jahre ausschliesslich privatwirtschaftlich finanziert – im Gegensatz etwa zur Atomenergie.

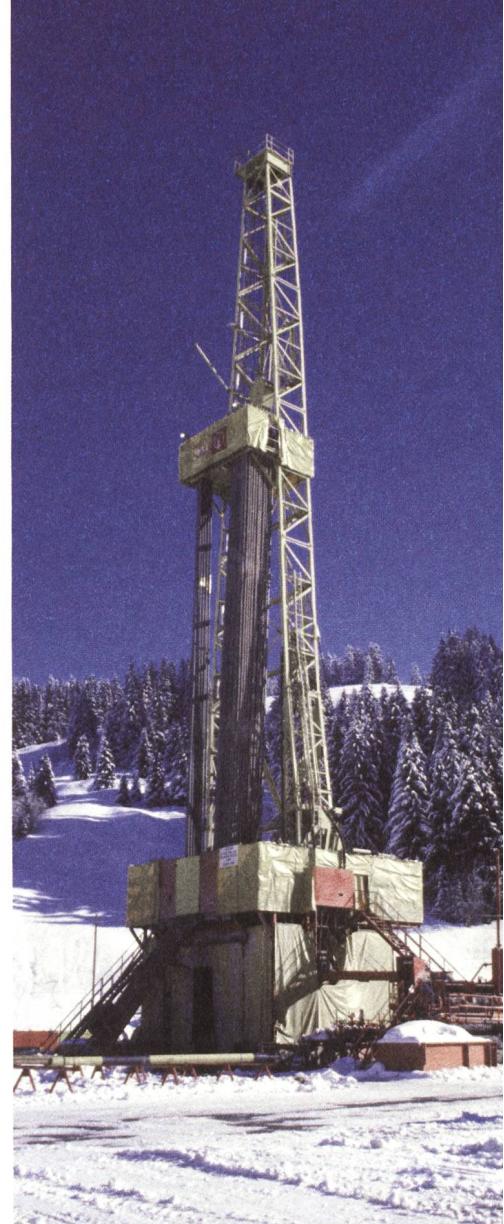
Investments in Millionenhöhe

Die Swisspetrol Holding AG zum Beispiel investierte zwischen 1959 und 1982 180 Millionen Schweizer Franken – dies entspricht heute rund 540 Millionen Schweizer Franken – in die Erdgas- und Erdölsuche in der Schweiz. Dabei war es laut Joseph Kopp gar nicht so einfach, private Gelder für die Erdölförderung zu gewinnen. Wohl als Konsequenz davon arbeitete die Swisspetrol fortwährend mit ausländischen Gesellschaften zusammen. Diese waren bereit, 90% des Risikos und der Kosten zu übernehmen. Das Schweizer Unternehmen musste sich lediglich verpflichten, im Falle einer Fördigung 41% der Kosten sofort zurückzuzahlen. So wollten die ausländischen Investoren die von der Gesetzgebung geforderte Mehrheitsbeteiligung von 51% am Produkt absichern. Weil der Bund bei der Finanzierung der Erdölexploration abseitsstand, hatten ausländische Unternehmen so faktisch doch die Möglichkeit, in der Schweiz Fuss zu fassen, obwohl der Bund ebendies anfänglich zu verhindern gesucht hatte.

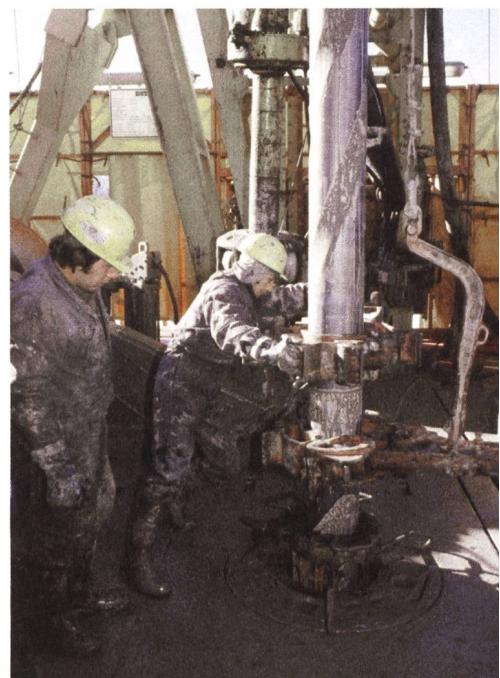
Die 1960er-Jahre waren die Jahre der intensivsten Suche nach Erdöl in der Schweiz. Zwischen 1958 und 1966 wurden 17 Bohrungen abgeteuft – die Hälfte der insgesamt 35 Bohrungen in den Jahren zwischen 1912 und 1989. Die Erdölausbeute blieb allerdings, trotz einiger kleiner Erfolge, gering. Am erfolgreichsten war noch die Tochtergesellschaft Leag (die Luzernische Erdöl AG), die Ende der 1970er-Jahre in Finsterwald im Entlebuch in einer Tiefe von 5289 Metern immerhin Erdgas fand und dieses zwischen 1985 und 1994 kommerziell förderte. Das Engagement in die Erdölexploration muss hingegen als gescheitert gelten.

Die 1960er-Jahre waren die Jahre der intensivsten Suche nach Erdöl in der Schweiz.

Nachdem auch bei weiteren Bohrungen in der Schweiz keine wirtschaftlich interessanten Vorkommen identifiziert werden konnten – man hatte es 1989 in Thun noch einmal versucht und 5945 Meter tief gebohrt, so tief wie nie zuvor –, wurden 1994 die Swisspetrol Holding AG und neun ihrer zehn Tochtergesellschaften liquidiert. Lediglich die SEAG blieb als Auffanggesellschaft der Swisspetrol bestehen und sicherte die Daten der bisherigen Forschungstätigkeit. Insgesamt sollen nach Angaben des Bundesrates rund 317 Millionen Franken in Erdöl- und Erdgasexplorationen investiert worden sein, wobei der Bund ab 1983 5,3 Millionen Franken dazu beisteuerte.



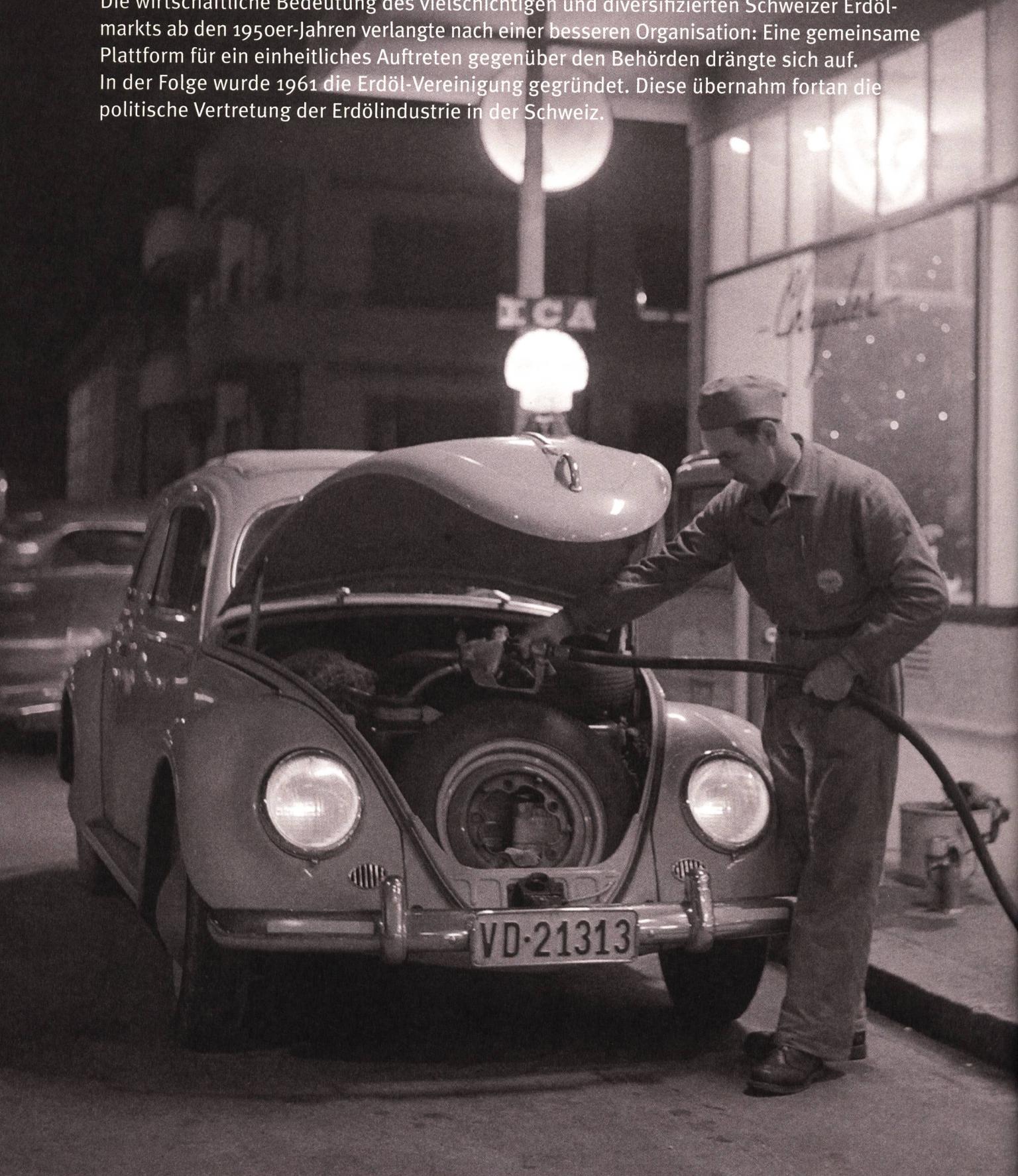
Erdölexploration in Finsterwald im Entlebuch, 1980.



Arbeiter an der Erdölbohrstelle in Finsterwald, 1980.

1961–2011: 50 Jahre Erdöl-Vereinigung

Die wirtschaftliche Bedeutung des vielschichtigen und diversifizierten Schweizer Erdölmarkts ab den 1950er-Jahren verlangte nach einer besseren Organisation: Eine gemeinsame Plattform für ein einheitliches Auftreten gegenüber den Behörden drängte sich auf. In der Folge wurde 1961 die Erdöl-Vereinigung gegründet. Diese übernahm fortan die politische Vertretung der Erdölindustrie in der Schweiz.





Bedingt durch die Entwicklungen in den 1950er-Jahren entstanden in der Schweiz mehr und mehr Unternehmen und Institutionen, die auf unterschiedlichste Weise im Erdölgeschäft tätig waren. Die Erdölbranche war nunmehr breiter gefächert und vielschichtiger. Damit einher ging ein gestärktes Selbstbewusstsein der Akteure hinsichtlich der Wichtigkeit «ihres» Gutes. Diese Diversifizierung führte konsequenterweise zum Bedürfnis, sich untereinander besser zu organisieren. Insbesondere wurde erkannt, dass eine gemeinsame Plattform für ein einheitliches Auftreten gegenüber den Behörden von zwingender Notwendigkeit war. In der Folge wurde 1961 die Erdöl-Vereinigung mit Sitz in Zürich gegründet. Diese übernahm fortan die politische Vertretung der Erdölindustrie.

Am 26. Januar 1961 traten die Gründungsmitglieder der Erdöl-Vereinigung in einem Konferenzzimmer des Buffets des Zürcher Hauptbahnhofs zur Gründungsversammlung zusammen.

Im Dezember 1960 war der Wirtschaftsberater und spätere Geschäftsführer der Erdöl-Vereinigung, Hermann Maurer, im Namen einer nicht konkret benannten Gruppe von «Initianten-Firmen» an verschiedene Unternehmen herangetreten: Er forderte sie auf, sich an der Gründung einer solchen Vereinigung zu beteiligen. Ziel der neu zu gründenden Organisation sollte es sein, so der Initiant Maurer in einem Schreiben, «Behörden, deren Kommissionen, Spitzenverbände zu beraten, der Presse Informationen zu liefern, die Öffentlichkeit aufzuklären». Zweck der Sache sei dagegen nicht, «einen Verband zu Kartellzwecken oder mit einer Frontstellung gegen andere Energieträger» zu gründen. Vielmehr gehe es, so Maurer weiter, darum, «ein Instrument der gemeinsamen, konstruktiven Willensbildung» zu schaffen.

Die Tankstelle wurde ab den 1950er-Jahren zu einem Symbol von Wohlstand und Mobilität. Aufnahme von Heiligabend 1955, Lausanne.

Firma:

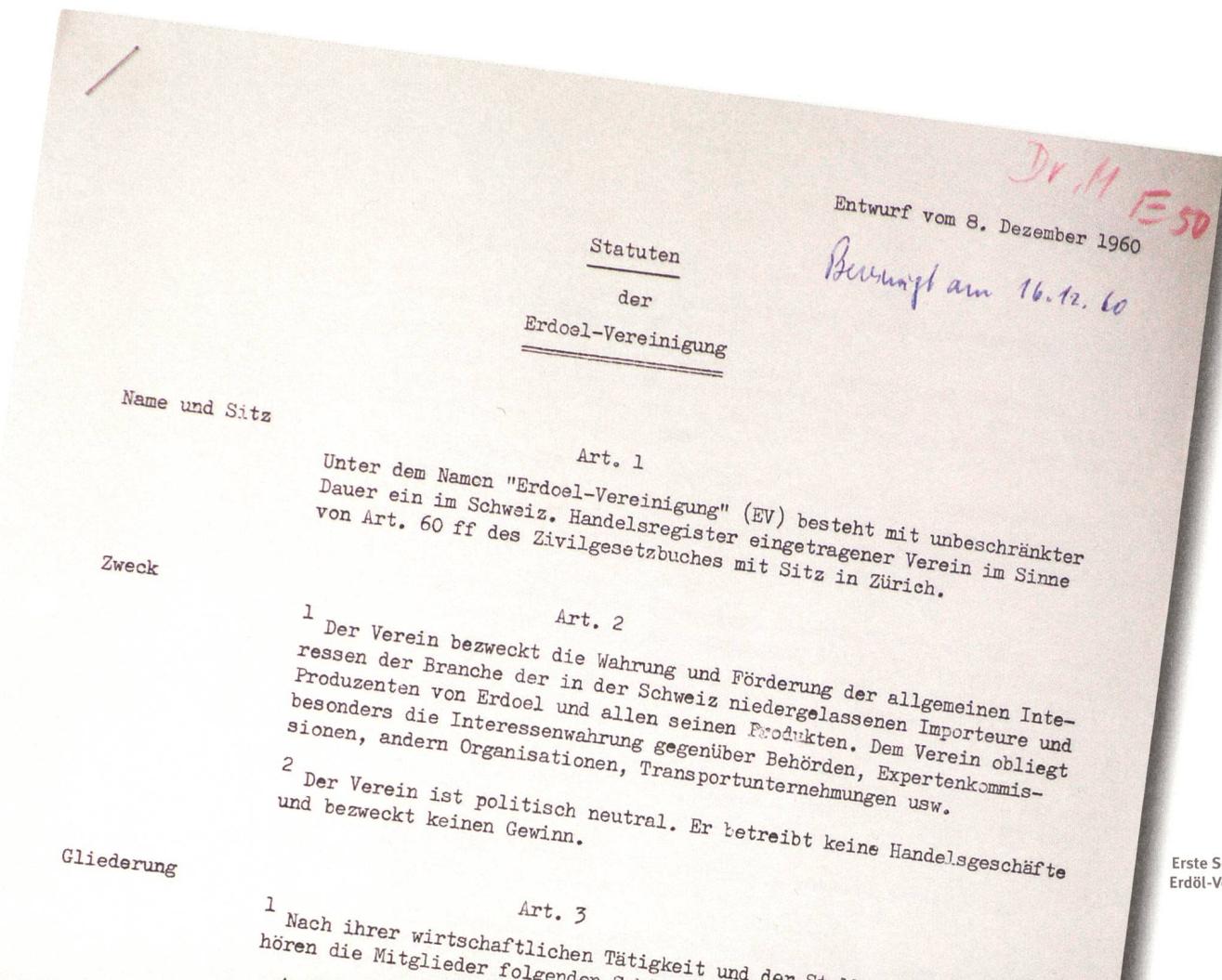
Alkag AG., Basel
 AVIA-Verband
 BP, Zürich
 Bohy, Genf
 Bürke & Cie. AG., Zürich
 Caltex, Basel
 CFP-Total
 CICA SA.
 Erpag AG.
 Esso, Zürich
 Fritz Meyer AG., Basel
 Gulf, Zürich
 Haniel AG., Basel
 Huber & Cie., St. Gallen
 Huiles Minérales SA., Lausanne
 Koch AG., Zürich
 KOX AG., Zürich
 KUG, Basel
 Osterwalder, Zürich und St. Gallen
 Pétrofrance, Zürich
 Reinle AG., Baden
 Scheller & Cie., Zürich
 Shell, Zürich
 Sccal SA.
 Steinkohlen Glarus
 Steinmann, Zürich
 "Sarom 99", Bern

Gründungsmitglieder der Erdöl-Vereinigung gemäss
 Protokoll der Versammlung vom 26. Januar 1961.

Und so trat man am 26. Januar 1961 in einem Konferenzzimmer des Buffets des Zürcher Hauptbahnhofs zur Gründungsversammlung zusammen. Eingeladen waren die Vertretungen von 37 Firmen, darunter natürlich alle einschlägigen Grossfirmen des Imports, aber auch etwa die Luzernische Erdöl AG (LEAG) oder der Verband Schweizerischer Konsumvereine (VSK). 27 Firmen waren dann effektiv an der Gründung beteiligt, abwesend war aber beispielsweise die Migrol.

Neben der Statutenbereinigung und der Bestellung der Gremien diskutierte man nur wenige Punkte. Auffallend ist, dass Sinn und Zweck der Vereinigung an keiner Stelle zur Debatte stand. Ganz offensichtlich war deren Gründung unbestritten und bedurfte keiner Diskussionen.

Die Statuten hielten eine Dreigliederung der Vereinigung fest. Entsprechend ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit und Stellung im Markt wurden die Mitglieder entweder in die Sektion der Produzenten-Importeure, der Grossisten-Importeure oder der Erdöl-Produktion und -Raffination eingeteilt. Letztere Sektion fand allerdings zu Beginn keine Mitglieder, denn die Explorationsfirmen wollten ihre Mitgliedschaft vom Erfolg ihrer Tätigkeit abhängig machen.



Zum ersten Präsidenten wurde Walter Kunz (Generaldirektor von Esso Schweiz), zum ersten Vizepräsidenten Ernst Mathys (Direktor der H. Koch AG Zürich) gewählt. Erster Geschäftsführer wurde Hermann Maurer, der allerdings den Anspruch erhob, trotz seines Mandats weiterhin auch als Wirtschaftsexperte Akteure der Branche beraten zu dürfen. Präsident und Geschäftsführer wurden als Repräsentanten der Vereinigung gegen aussen bestimmt. Gleich von Beginn an nahm die Erdöl-Vereinigung Einsitz in der Eidgenössischen Wasser- und Energiewirtschaftskommission. Zudem hatten das Thema einer Warenumsatzsteuer (WUSt) auf flüssige Treibstoffe und die möglichen kostensteigernden Auswirkungen der zur Abstimmung stehenden Treibstoffzollzuschläge eine gewisse Dringlichkeit. Und schon bald nach ihrer Gründung hatte sich die Erdöl-Vereinigung natürlich mit dem Bau der beiden Raffinerien zu beschäftigen.

Wichtiges Anliegen der Gründer war neben der Meinungsbildung im Inland eine europaweite Positionierung hinsichtlich der Energiepolitik.

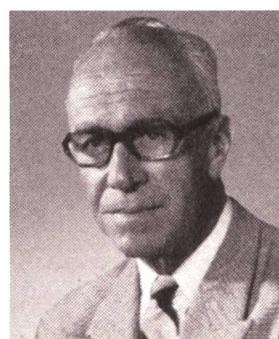
Später Gründungszeitpunkt

Die Erdöl-Vereinigung wurde relativ spät gegründet. Zum Vergleich: Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen besteht bereits seit 1895. Dies hat strukturelle Gründe: Die Branchenorganisationen im Erdölbereich waren zunächst nach Brenn- und Treibstoffen getrennt, wie etwa die Benzin-Union. Andere hatten, wie die Carbura, die Durchführung staatlicher Massnahmen zum Ziel. Ausserdem, so die Gründer der Erdöl-Vereinigung, seien die Importeure einem harten Wettbewerb unterworfen und der Markt sei stark fragmentiert gewesen. Auch dies habe den Zusammenschluss verzögert. Nun solle die neue Organisation der gemeinsamen Interessenvertretung dienen und solle als Ansprechpartnerin gegenüber der Öffentlichkeit, dem Bund und den Behörden sowie der Presse fungieren.

Ein wichtiges Anliegen war den Gründern der Erdöl-Vereinigung, neben der Meinungsbildung im Inland, auch eine europaweite Positionierung hinsichtlich der Energiepolitik. Den Statuten gemäss wurden – und werden heute noch – als Mitglieder aufgenommen: erdölsuchende und -fördernde Gesellschaften, Raffinerien, Rohrleitungsgesellschaften, Importeure, Trader und Lagergesellschaften von Erdöl und Erdölprodukten. Die Mitgliedschaft der Importeure ist an die Bedingung gebunden, dass sie Mitglied der Carbura sind und einen Inlandabsatz von mindestens 0,2% der schweizerischen Importe an Erdölprodukten ausweisen können. Die schweizerischen Gesellschaften internationaler Gruppen bilden im Mitgliederbestand eine Minderheit.



Walter Kunz, erster Präsident der Erdöl-Vereinigung.



Hermann Maurer, Wirtschaftsberater und erster Geschäftsführer der Erdöl-Vereinigung.



Mitarbeitende der Geschäftsstelle
der Erdöl-Vereinigung im Jahr 1984.

Ihr Ziel einer raschen und breiten Vernetzung erreichte die Erdöl-Vereinigung sehr schnell. Man braucht nur die Protokolle der Jahresversammlungen durchzusehen: Sie weisen von Anfang an die Teilnah-

me wichtiger Akteure des Energiesektors aus. Und auch ein gezieltes Auftreten als Ansprechpartnerin gegenüber dem Bund wurde rasch erreicht. Die Erdöl-Vereinigung war – und ist nach wie vor – in allen branchenrelevanten eidgenössischen Kommissionen vertreten, daneben in kantonalen energiepolitischen Gremien sowie in den Organisationen der Verkehrsträger. Ferner war sie von Beginn an aktives Mitglied beim Schweizerischen Nationalkomitee der Welt-Energie-Konferenz, die damals noch «Weltkraftkonferenz» hieß. Gleichzeitig muss aber auch betont werden, dass das Gewicht der Erdöl-Vereinigung als politische Vertretung der Erdölindustrie aufgrund ihrer privatwirtschaftlichen Struktur weit weniger gross war als etwa dasjenige des Verbands der Schweizerischen Elektrizitätsunternehmen: Dessen Mitglieder gehören der öffentlichen Hand.

Teilnahme an der öffentlichen Diskussion

Wichtiges Anliegen der Erdöl-Vereinigung von Beginn an war eine gewisse Thementransparenz. So beobachtete sie aufmerksam die energiepolitische Berichterstattung in den Medien, bezog selber Stellung und bemühte sich um Korrekturen, wenn Sachlagen falsch oder ungenau dargelegt wurden. Als zentrale, wiederkehrende Themen gaben die Geschehnisse im Inland und auf dem globalen Markt, die Marktpreise des Erdöls, politische Massnahmen, Energiepolitikgesetzgebung und Klimapolitisches, aber auch etwa die Landesausstellungen von 1964 und 2002 zu reden. Regelmässig bot die Erdöl-Vereinigung auch, und zwar schon ab Mitte der 1970er-Jahre, zum besseren Verständnis dieser Themen Seminare für die Medien an.

Es war und ist eines der Anliegen der Erdöl-Vereinigung, neben der Wahrung und der Förderung der allgemeinen Interessen der Branche, die schweizerische Energiepolitik zu beobachten, und, wo nötig, auch Stellung zu beziehen. Zwei Beispiele aus zwei Jahrzehnten sollen dies nachfolgend beleuchten.

Plädoyer für die Marktwirtschaft

Gut zehn Jahre nach ihrer Gründung und als Reaktion auf die Erdölpreiskrise von 1973/1974 positionierte sich die Erdöl-Vereinigung in einem Memorandum dezidiert und ausführlich zur Bedeutung des Erdöls in der Schweiz, zur Erdölwirtschaft sowie zur Ausgestaltung einer eidgenössischen Energiepolitik. Darin begrüsste sie das Fehlen staatlicher Interventionen im kleinen Schweizer Markt und den starken Wettbewerb innerhalb der Branche. Die Energiewirtschaft habe bislang – mit Ausnahme der Monopolbetriebe für Elektrizität und Gaswirtschaft – das Land erfolgreich nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten versorgt, und dies sei unbedingt beizubehalten.

Die Erdöl-Vereinigung ist Drehscheibe
für Informationen zum Energieträger
Erdöl, für die allgemeine Öffentlichkeit
und für die Branche selbst.

Als Ziel einer schweizerischen Energiepolitik formulierte die Erdöl-Vereinigung die Garantie eines ausreichenden und sicheren Energienachschubs, die Gewährleistung einer volkswirtschaftlich optimalen Energieversorgung und den Schutz des Menschen und seiner Umwelt bei der Energieerzeugung und -anwendung. Erdölprodukte seien trotz hoher Steuern günstig und damit zu anderen Energieträgern konkurrenzfähig zu halten. Nachwirkungen der «so genannten Erdölkrisen» zeigten, wie wichtig für eine gesunde Volkswirtschaft die durch das Spiel von Angebot und Nachfrage gebildeten Erdölpreise seien, zumal sie sehr oft Grundlage für die Preisberechnung anderer Energieträger, namentlich von Erdgas, seien. Die Erdöl-Vereinigung äusserte sich insbesondere auch zur Thematik der Auslandsabhängigkeit, die im Anschluss an die Krise von 1973 virulent geworden war. Auch wenn ein vollumfänglicher Import des Erdöls notwendig sei, müsse man die Abhängigkeit vom Ausland trotzdem differenziert betrachten. Denn ihr Grad hänge von der Anzahl der Bezugsorte und deren Austauschbarkeit sowie der Anzahl verfügbarer Transportmittel und -wege und schliesslich von den Lagermöglichkeiten ab. Mit einer Vielzahl von Bezugsorten könne man die Auslandsabhängigkeit relativieren. Auch die Möglichkeit, entweder das Rohprodukt einzuführen und in den Inlandraffinerien zu verarbeiten oder aber Endprodukte zu importieren, mache die Branche unabhängiger und flexibler. Es war der feste Wille der Erdöl-Vereinigung, alles daranzusetzen, dass die Erdölbranche weiterhin marktwirtschaftlich funktionierte und dem Kartellvorwurf entzogen blieb.

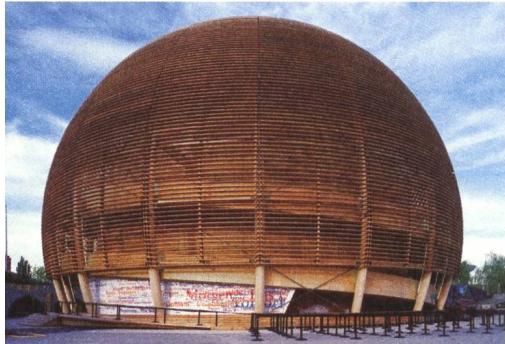
Konsequenterweise plädierte sie dafür, keine staatliche Ölgesellschaft zu schaffen. Auch warnte sie davor, einen Ölkauf von Staat zu Staat in Betracht zu ziehen. Beides war nach der Erdölpreiskrise von 1973 als Möglichkeit der Vermeidung weiterer Krisen diskutiert worden.



Stau von damals: Pfingstverkehr bei Rapperswil, 1962.



Zapfsäulen als Zeugen des Wandels bei den Benzinmarken.



Der «Palais de l'Equilibre» auf der Expo-Arteplage Neuenburg thematisierte im Jahr 2002 die nachhaltige Entwicklung. Die Erdöl-Vereinigung war an diesem Projekt beteiligt.



Die Stiftung Klimarappen ist eine freiwillige Massnahme der Schweizer Wirtschaft für einen wirksamen Klimaschutz.

Engagement für die Umwelt

Das zweite Beispiel zeigt, wie sich die Erdöl-Vereinigung bei den umweltpolitischen Massnahmen des Bundes einbrachte: mit der Schaffung der Stiftung Klimarappen. 2002 von der Erdöl-Vereinigung unter Leitung von Geschäftsführer Rolf Hartl vorgeschlagen und unterstützt von weiteren Wirtschaftsverbänden, ist sie seit 2005 operativ tätig. Die Stiftung hat sich gegenüber dem Bund verpflichtet, im Zeitraum 2008 bis 2012 zwölf Millionen Tonnen CO₂ zu reduzieren, davon mindestens zwei Millionen Tonnen im Inland. Finanziert wird dieses Vorhaben mittels eines Beitrags von 1,5 Rappen pro Liter seitens der Importeure auf allen Benzin- und Dieselverkäufen.

Ziel ist, mit der Unterstützung von Programmen im In- und Ausland einen glaubwürdigen und zugleich kostengünstigen Beitrag dazu zu leisten, dass die Schweiz ihren nationalen und internationalen Verbindlichkeiten im Klimaschutz nachkommen kann. Diese Verpflichtungen sehen die Reduktion der Treibhausgasemissionen mittels der Senkung des CO₂-Ausstosses vor. Die Stiftung zeigte sich überzeugt davon, dass die freiwillige Massnahme «Klimarappen» wirtschaftlich deutlich effizienter sei als die vom Gesetz vorgesehene Alternative der CO₂-Abgabe. Sie regte auch an, die Treibhausgase im Wesentlichen im Ausland zu reduzieren, wo dies kostengünstiger möglich sei als im Inland.

Benzin bleifrei Rotterdam (fob)	1113	USD/t
Dollarkurs	0,8941	CHF/USD
Benzin bleifrei Rotterdam	995,1	CHF/t
Fracht (Rhein, Rotterdam-Basel)	28	CHF/t
cif Basel	1023,1	CHF/t
Dichte Benzin	0,745	t/1000 l
Einstandspreis cif Basel	0,7622	CHF/l
Mineralölsteuersatz	0,4312	CHF/l
Mineralölsteuerzuschlag	0,3000	CHF/l
Importabgaben	0,0033	CHF/l
MWSt (8%)	0,1348	CHF/l
Klimarappen	0,015	CHF/l
Handelsspanne Schweiz	0,1735	CHF/l
Säulenpreis	1,820	CHF/l

Beispiel zum Preisaufbau für 1 Liter Benzin bleifrei 95:

Der an Tankstellen bezahlte Benzinpreis setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen, wobei vor allem das Erdölprodukt und der Wechselkurs starken Schwankungen unterliegen.

Stand: April 2011



Durch den Schweizer Klimarappen unterstützter Windpark in Neuseeland.

Nach wie vor ist die Aufgabe der Erdöl-Vereinigung anspruchsvoll: Seit seiner Gründung kämpft der Verband gegen ein schlechtes Image der Energiebranche, die nach wie vor oftmals als undurchschaubar und wenig umweltorientiert angesehen wird. Dabei ist die Erdöl-Vereinigung vor allem eine Drehscheibe für Informationen zum Energieträger Erdöl, für die allgemeine Öffentlichkeit wie auch für die Branche selbst. Für alle Fragen, die den Transport, die Verarbeitung und den Einsatz von Erdölprodukten betreffen, ist der Verband erste Anlaufstelle

Mit der Schaffung des Klimarappens brachte sich die Erdöl-Vereinigung bei umweltpolitischen Massnahmen des Bundes ein.

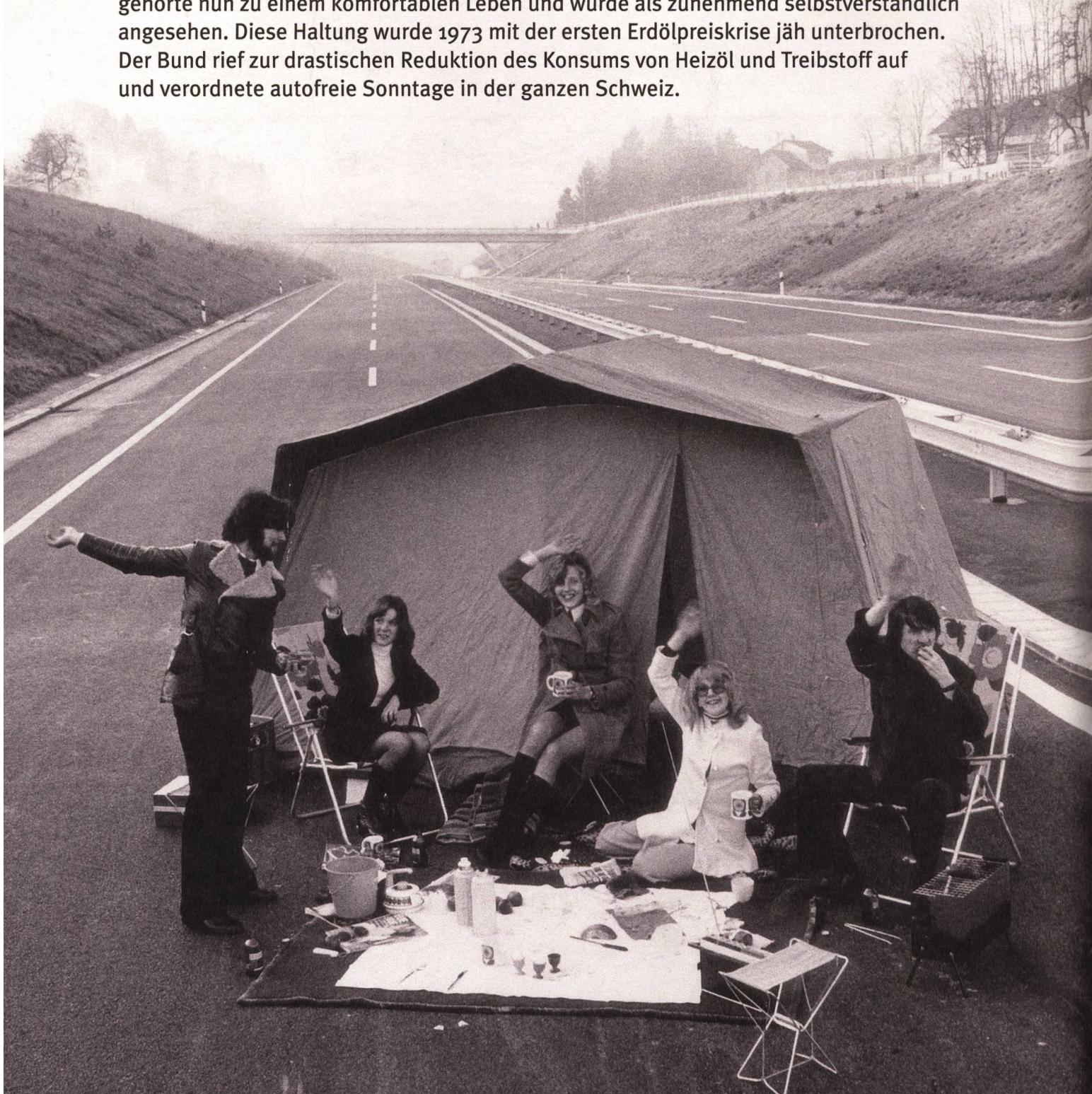


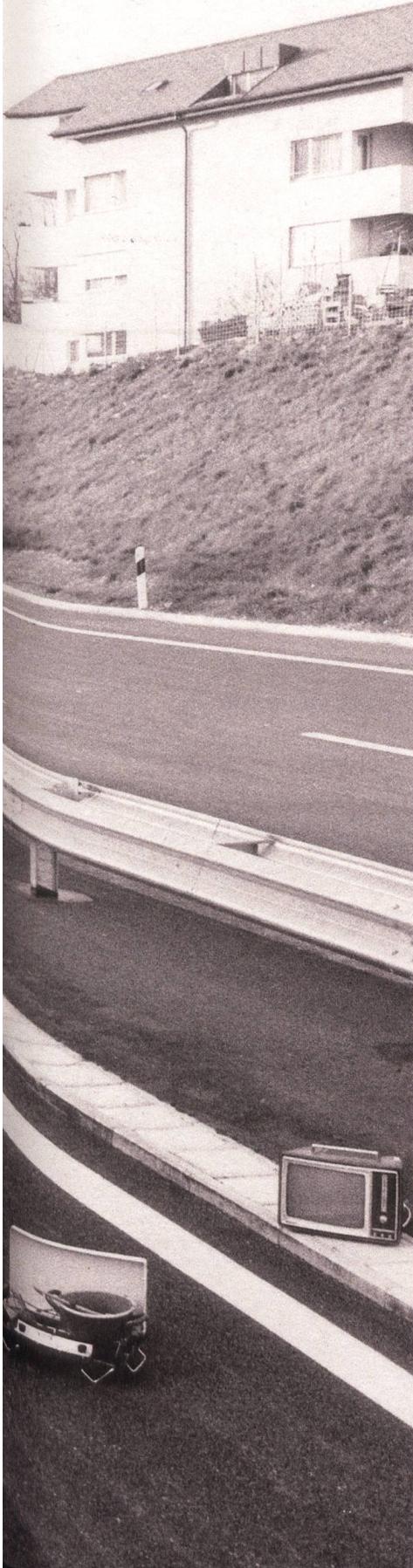
Auch das umweltfreundliche Bussystem TransMillenio in Bogotá, Kolumbien, profitiert vom Schweizer Klimarappen.

in der Schweiz. Andererseits vertritt die Erdöl-Vereinigung in allen branchenrelevanten Fragen die Anliegen der Erdölwirtschaft gegen aussen. Dazu gehören insbesondere die qualitative Normierung von Erdölprodukten, der Erhalt des freien Wettbewerbs zwischen den Energieträgern, die Behandlung von Gesetzgebungsvorhaben und Vollzugsfragen im Energie-, Umwelt- und Fiskalbereich sowie die Unterstützung innovativer Energieforschung im Erdölbereich.

Autofreie Sonntage: Die Erdöl(preis)krisen von 1973 und 1978/1979

Die Schweiz war ab Mitte der 1950er-Jahre in einem regelrechten Erdölrausch; Erdöl gehörte nun zu einem komfortablen Leben und wurde als zunehmend selbstverständlich angesehen. Diese Haltung wurde 1973 mit der ersten Erdölpreiskrise jäh unterbrochen. Der Bund rief zur drastischen Reduktion des Konsums von Heizöl und Treibstoff auf und verordnete autofreie Sonntage in der ganzen Schweiz.





Picknick auf der Autobahn,
autofreier Sonntag, 1973.

Die Schweiz war ab Mitte der 1950er-Jahre in einem regelrechten Erdölaus. Erdöl gehörte nun zu einem komfortablen Leben und wurde von einer zunehmend konsumgewöhnten Gesellschaft als selbstverständlich angesehen. Dazu kam, dass ab 1958 die Erdölprix im Verhältnis zum Einkommen kontinuierlich sanken und damit dem Aufwärtstrend der übrigen Lebenshaltungskosten nicht folgten.

Diese «Alles-ist-möglich-Haltung» wurde 1973 jäh unterbrochen. Plötzlich hieß es, die Erdöllieferungen aus den Herkunftsländern seien sistiert, man müsse ab sofort den Konsum von Heizöl und Treibstoff drastisch einschränken. Der Bundesrat rief zu autofreien Sonntagen auf – und bald gefiel es der ganzen Schweiz, sich beim Spaziergang auf verkehrsfreien Strassen zu bewegen. Was war geschehen?

Die «Alles-ist-möglich-Haltung» wurde 1973 jäh unterbrochen.

Die erste Krise: Politik und Preiskampf

Anfang der 1970er-Jahre kam es durch die Entwicklungen im Nahen Osten zu einer schweren politischen und wirtschaftlichen Krise, von der nahezu die gesamte westliche Welt betroffen war. Am 17. Oktober 1973 beschloss die Organisation der Erdöl-exportierenden Länder (OPEC), das Erdölangebot gegenüber dem Niveau von September 1973 um 5% zu reduzieren. Diese Massnahme war nichts anderes als eine Reaktion auf den Jom-Kippur-Krieg bzw. «Ramadan-Krieg», in dem Ägypten und Syrien eine Rückgewinnung der 1967 an Israel verlorenen Gebiete Golanhöhen und Sinaihalbinsel anstrebten, jedoch militärisch bald unter Druck gerieten. Die arabischen Ausfuhrländer hatten schon damals einen grossen Teil des Ölmarktes unter ihrer Kontrolle und benutzten nun das Erdöl als Druckmittel für geopolitische Zwecke.



1973 – Ende des Benzinraums?

Sie kündigten an, ihre Erdölforderungen so lange erheblich einzuschränken, bis die von Israel besetzten Gebiete befreit wären. Gegen die USA und die Niederlande, die als Freunde Israels galten, wurde sogar ein vollständiger Lieferboykott für Erdöl verhängt. Damit sollte die westliche Welt gezwungen werden, die weitere Unterstützung für Israel aufzugeben.

Gleichzeitig war, und dies geht gerne vergessen, die mit dem Boykott einhergehende Erhöhung des Ölpreises auch eine Reaktion auf die Inflation und den Verfall des Dollars. Nixon hatte 1971 die Dollar-Gold-Konvertibilität aufgegeben, also das Recht, den Dollar in Gold einzutauschen. In der Folge sank der Dollarkurs erheblich. Für die OPEC-Länder war dies Anlass genug, Anfang 1973 auf die Abwertung des Dollars eine Erhöhung der Erdölpreise folgen zu lassen. Wenn der Dollar schon weniger wert war, wollte man entsprechend mehr davon erhalten.

Dieser Preisanstieg löste in der gesamten westlichen Welt einen Schock aus, so auch in der Schweiz. Der Bundesrat warnte vor einer Krise ungeahnten Ausmaßes. Die Medien schürten mit immer schlimmeren Überschriften die Angst in der Bevölkerung zusätzlich. Denn auch wenn die Schweiz in den 1970er-Jahren die meisten Erdölprodukte aus der Bundesrepublik Deutschland, aus Frankreich und Italien bezog, so war sie doch, direkt und indirekt, auf das Rohöl aus dem Nahen Osten angewiesen.

Man regte an, die Häuser besser zu isolieren, die Wohnungen nicht zu stark zu beheizen und «statt alleine zu zweit zu baden».

Die Sicht, die der Bundesrat und andere Stellen vermittelten, zeichnete das Bild einer Krise, die auf mangelndem Nachschub an Rohöl gründete. Die Erdöl-Vereinigung ihrerseits schrieb in ihrem Geschäftsbericht zum Jahr 1973 rückblickend, es sei wegen fehlender Raffineriekapazitäten, eines stetig steigenden Bedarfs und mangelnden Ausbaus der Infrastrukturen sowie wegen ungenügender Mittel und fehlender Ausweichmöglichkeiten der Erdölförderung zu einer Versorgungskrise gekommen. In anderen Worten: Man meinte, es sei zu wenig Erdöl auf dem Markt.

Heute wissen wir es besser: Physisch mangelte es nicht an Erdöl. Vielmehr war die Vervielfachung des Rohölpreises durch die Förderländer das Problem, das zur Krise führte. Die Schweiz hatte jedoch zu keiner Zeit Schwierigkeiten, den Erdölnachschub zu gewährleisten, es waren jederzeit genügend Vorräte vorhanden.



Autofreier Sonntag in Rapperswil, 25. November 1973.

Um wenigstens einen Teil des kostbaren Öls einzusparen, an dem es vermeintlich mangelte, verkündete der Bundesrat am 21. November 1973 folgerichtig ein Sonntagsfahrverbot für alle Autofahrenden und eine Geschwindigkeitsbeschränkung von hundert Stundenkilometern auf Autobahnen.

Und so fuhren bereits am 25. November 1973 und danach an zwei weiteren Sonntagen – von Taxis und Krankenwagen abgesehen –, lediglich Velos auf den Strassen der Schweiz, und die Bevölkerung eroberte mit sichtlichem Vergnügen, für einmal zu Fuss statt im Auto, ihre asphaltierte Umgebung.

Als weitere Massnahme wurde der Erdölverbrauch der Armee gedrosselt. Und man regte dazu an, die Häuser besser zu isolieren, die Wohnungen nicht zu stark zu beheizen oder «statt alleine zu zweit zu baden». In einem Leserbrief stellte ein besorgter Bürger gar die alljährliche Weihnachtsbeleuchtung an der Zürcher Bahnhofstrasse in Frage, die so gar nicht ins Konzept einer landesweiten Energiesparmassnahme passe. Inwieweit solche und andere Vorkehrungen den Ölverbrauch effektiv drosselten, bleibe dahingestellt. Die einschränkenden Massnahmen wurden denn auch bereits wenige Monate später, auf den 1. April 1974, wieder aufgehoben.



Während des Sonntagsfahrverbots waren Taxis und der öffentliche Verkehr heiß begehrte. Aufnahme vom Hauptbahnhof Zürich, 1973.

Die «Erdölwaffe», wie die Swisspetrol die Erdöldrosselung und die Erhöhung der Preise durch die OPEC bezeichnete, zeitigte recht bald erste Ergebnisse: Im November 1974 forderten die EG-Aussenminister in einer Nahosterkklärung Israel zur Räumung der seit 1967 besetzten Gebiete auf (seit dem 24. Oktober 1973 war ein UN-Waffenstillstand in Kraft). Im Dezember kündigten die OPEC-Länder eine Entspannung und die schrittweise Lockerung der Abgabebeschränkungen, die de facto nur gegenüber den USA und den Niederlanden bestanden hatten, an. Sie wurden schliesslich am 17. März bzw. am 10. Juli 1974 aufgehoben. Allerdings war die OPEC nicht bereit, den Preis zu senken, ganz im Gegenteil: Dieser belief sich inzwischen für ein Fass Erdöl auf 11.65 Dollar, auf diesem hohen Niveau sollte er während der weiteren 1970er-Jahre verharren.

Die Erdölpreiskrise war eine der Ursachen für eine der grössten Wirtschaftskrisen in den westlichen Ländern der Nachkriegszeit. Eine Konsequenz war die Gründung der Internationalen Energieagentur (International Energy Agency, IEA), der auch die Schweiz beitrat.

Auch wenn sich die politische und wirtschaftliche Lage rasch wieder besserte, so hatte die Krise doch deutlich vor Augen geführt, wie abhängig die Schweizer Wirtschaft vom Ölimport war. Es ist nicht übertrieben, davon zu sprechen, dass sie eine Kehrtwende im Bewusstsein von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft bewirkte.

Die Erdölpreiskrise war eine der Ursachen für eine der grössten Wirtschaftskrisen der Nachkriegszeit in den westlichen Ländern.

Der Bund, der die Ursachen und Folgen der Krise ausgiebig diskutierte, formulierte im Anschluss daran eine neue, nachhaltige Energiepolitik. Auch wurde die Nutzung alternativer Energiequellen wie Erdgas und Atomenergie sowie die Suche nach neuen Energieträgern wie Windenergie und Solarenergie intensiviert. Die Bevölkerung ihrerseits zeigte sich zunehmend sensibel für Energie sparendes Verhalten. Und noch einmal wurde die landeseigene Erdölprospektion im Rahmen eines Forschungsprogramms forciert. Die Zeit des Wirtschaftswunders, und mit ihr die Vorstellung unerschöpflicher Ressourcen, war hingegen unwiederbringlich vorbei.

Wenn Frau Müller «Super» tanken lässt, haben auch wir gut lachen.

Benzin und andere Erdölprodukte transportieren wir nämlich in grossen Mengen vom Produzenten zum Grossisten – da sind wir spezialisiert. Über 6 Millionen Tonnen jährlich – eine Zugskomposition mit 136000 Tankwagen. Ebenso befördern wir beispielsweise neue Autos ab Fabrik zu den Verteilstellen. 470000 Stück im Jahr. Wir würden sogar noch mehr schaffen. Auch mit andern Gütern. Und all dies ohne nennenswerte Umweltbelastung, rasch und sicher. Gute Gründe, die Bahn als Partner zu wählen.

**Für Güter die Bahn ↔
tanken Sie gut!**



Die SBB betonten Ende der 1970er-Jahre in einer Anzeige in der «NZZ» ihre Kompetenz beim Transport von Erdölprodukten.

Die zweite Krise: Lieferprobleme

Noch im selben Jahrzehnt, Ende 1978, kam es zu einer weiteren Reaktion des Erdölmarktes auf das weltpolitische Geschehen; ein Ereignis allerdings, das sich viel weniger deutlich als Erdölkrisse ins Gedächtnis unserer westlichen Gesellschaft eingeprägt hat. Ausgelöst wurde diese Erdölpreiskrise im Wesentlichen durch Förderausfälle und die Verunsicherung nach der Revolution im Iran und dem anschliessenden Angriff Iraks auf den Iran, dem Ersten Golfkrieg. Ähnlich wie 1973 kam es dabei zu Preissteigerungen. Kostete das Fass Anfang 1979 noch 13.30 Dollar, so belief sich der Preis ein Jahr später auf über 30 Dollar; einzelne Quellen sprechen gar von zwischen 32 und 38 US-Dollar pro Fass. Die Auswirkungen gestalteten sich zwar auf den ersten Blick ähnlich wie bereits bei der Krise von 1973/1974, die Ursachen waren jedoch andere. Die Erdöl-Vereinigung sprach in ihrem Geschäfts-

bericht von 1979 von einer Wende. Denn diesmal handle es sich effektiv um ein «gestörtes Angebot», also ein Lieferproblem seitens der Rohölproduzenten. Zu diesem Zeitpunkt importierte die Schweiz einen Grossteil ihres Rohöls aus den arabischen Ländern und aus Libyen und liess es in den beiden Raffinerien in Collombey und Cressier verarbeiten. Da aber weiterhin auch Ölderivate importiert wurden, zur Hauptsache aus der Sowjetunion, aus der ARA-Region (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und aus Frankreich, blieb die kleine Schweiz vom Weltgeschehen zumindest indirekt abhängig. Verstärkt wurde nun auch eine mögliche Begrenzung der Erdölförderung thematisiert. Erst in zweiter Linie waren dann auch Preiserhöhungen aufgrund des eingeschränkten Angebots für den Engpass verantwortlich. Deutlicher noch als bei der Krise von 1973 wurde hier allen vor Augen geführt, dass es eine Kluft gab zwischen den Erdöl produzierenden und den konsumierenden Ländern.

Alles in allem waren die Auswirkungen dieser Krise weniger bedeutend als jene von 1973. Man führte dies auf einen Gewöhnungseffekt zurück. Die Erdölpreisseigerung war nichts Neues. So konnte die zweite Erdölkrisse zumindest vordergründig leichter verkraftet werden. Thematisch ergaben sich folgende graduelle Veränderungen: Die Substitutionspolitik wurde bestätigt und die Bedeutung des Energiesparens erhielt neuen Auftrieb.

Aus dem Bewusstsein dieser Krisen resultierte also eine Debatte um den effizienteren Einsatz von Energie. Auch wenn es 1980 nochmals zu einer leichten Zunahme der Nachfrage nach flüssigen Brenn- und Treibstoffen kam, erreichte der Verbrauch im Verhältnis zur Anzahl Konsumentinnen und Konsumenten nie mehr die Höhe vorangegangener Jahre. Im Gegenteil reduzierte sich der Erdölanteil am schweizerischen Energieverbrauch in den Jahrzehnten nach den beiden Erdölpreiskrisen und liegt heute prozentual bei unter 50%.

	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2009
Rohöl und Erdölprodukte	0,7	1,9	7,2	7,9	24,4	49,2	77,4	61,4	51,8	48,3	45,1
Wasserkraft (Elektrizität)	4,3	10,3	13,5	20,8	21,8	23,8	16,9	14,2	10,9	12,4	11,6
Kohle	79,1	71,4	67,8	59	42,9	25,2	4,1	1,7	1,5	0,5	0,5
Gas	—	—	—	—	—	—	0,2	4,3	6,8	9,2	9,8
Holz und Holzkohle	16,3	17,8	14	16,7	12,1	4,7	1,5	3,1	2,8	2,5	3,2
Kernbrennstoffe	—	—	—	—	—	—	3	17,6	24,1	24,7	24,7
Müll und industrielle Abfälle	—	—	—	—	—	—	—	1,2	2,3	3,9	4,6
Übrige erneuerbare Energien	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	0,7	1,2

Bruttoenergieverbrauch in der Schweiz 1910–2009 (in %)

Quelle: Eidgenössisches Departement für Umwelt, 2010

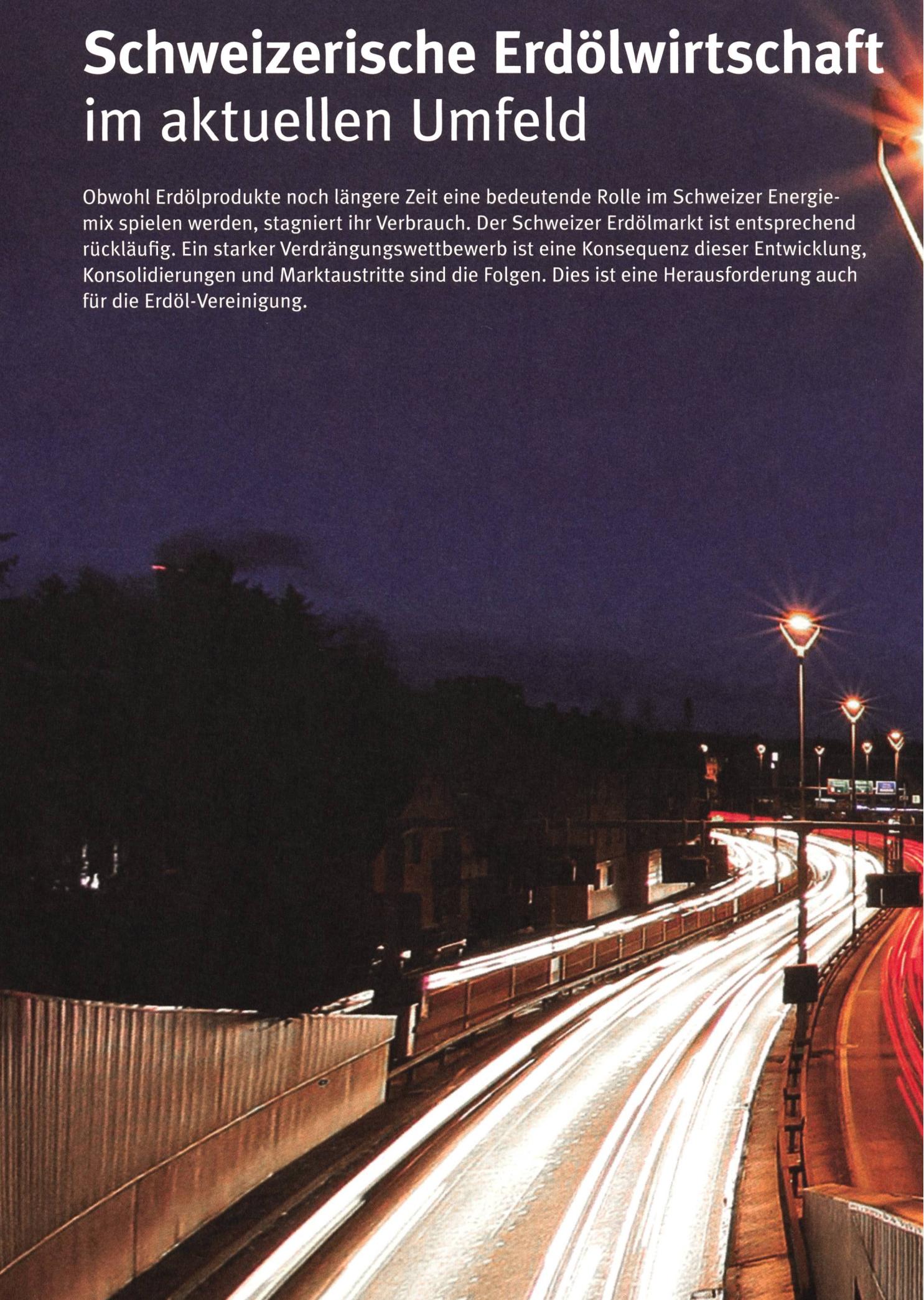
Herkunft des Erdöls

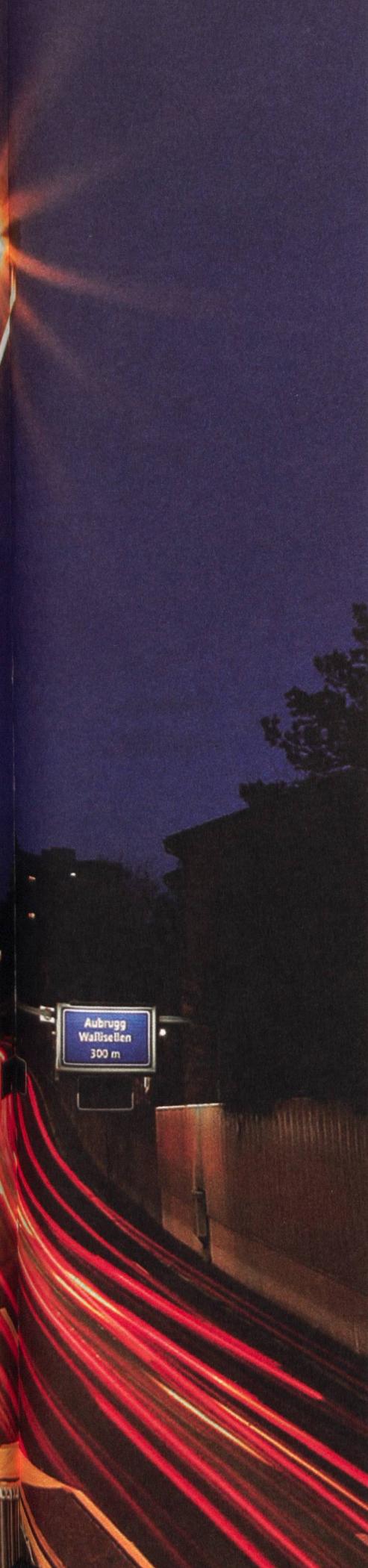
Die USA waren mit 45% aller Erdölprodukteeinfuhren (Heizöle, Benzin, Diesel) in die Schweiz in den 1930er-Jahren der wichtigste Lieferant für unser Land. 1940 stammte der Grossteil der importierten Erdöllderivate aus dem Karibikraum. Zehn Jahre später war neben der Karibik der Persische Golf das wichtigste Liefergebiet für die Schweiz. In den 1970er-Jahren bezog die Schweiz die meisten Erdölprodukte aus der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und Italien, die das Rohöl wiederum aus dem Nahen Osten bezogen. 1979 wurden Ölderivate zur Hauptsache aus der Sowjetunion sowie aus der ARA-Region (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und aus Frankreich importiert. Osteuropa wurde vor allem für Heizöl zu einem wichtigen Lieferanten. Erst mit der Errichtung der beiden Raffinerien in Collombey (1963) und Cressier (1966) war Rohöl in bedeutenden Mengen eingeführt worden. 1979 stammte der Grossteil dieses Rohöls aus den Arabischen Emiraten und aus Libyen. Heute kommt das Rohöl hauptsächlich aus Staaten Zentralasiens sowie Nord- und Westafrikas, vor allem aus Libyen, Nigeria und Algerien. Den Hauptteil der Importe machen jedoch weiterhin die Fertigprodukte aus, die fast ausschliesslich aus EU-Ländern eingeführt werden. Das Zentrum des internationalen Rohstoffhandels ist Genf.

Quelle: Bundesamt für Energiewirtschaft, 1981; Erdöl-Vereinigung, 2011

Schweizerische Erdölwirtschaft im aktuellen Umfeld

Obwohl Erdölprodukte noch längere Zeit eine bedeutende Rolle im Schweizer Energie-mix spielen werden, stagniert ihr Verbrauch. Der Schweizer Erdölmarkt ist entsprechend rückläufig. Ein starker Verdrängungswettbewerb ist eine Konsequenz dieser Entwicklung, Konsolidierungen und Marktaustritte sind die Folgen. Dies ist eine Herausforderung auch für die Erdöl-Vereinigung.





Fossile Brenn- und Treibstoffe werden unbestreitbar noch längere Zeit eine bedeutende Rolle spielen – sowohl im weltweiten als auch im Schweizer Energiemix. Denn nach wie vor dominieren bei den Energieträgern die Erdölprodukte, gefolgt von Kernbrennstoffen, Wasserkraft und Erdgas sowie von Holz, Kohle, Abfällen und alternativen Energien.

Tankstellen erweitern ihre Produktpalette ständig und verkaufen längst nicht mehr nur Benzin.

Dennoch stagniert seit 30 Jahren der Erdölverbrauch in der Schweiz, und im Vergleich zu anderen Energieträgern nimmt die Bedeutung des Erdöls langsam, aber sicher ab. Dafür gibt es mehrere Gründe: Erstens konnte die Energieeffizienz gesteigert werden, beispielsweise bei Automotoren. Zweitens gibt es nun viel mehr Wettbewerb unter den Energieträgern – so hat die Ölheizung Konkurrenz bekommen durch Wärmepumpensysteme, Gasheizungen oder Holzpellets. Und drittens hat ein Strukturwandel stattgefunden hin zum Dienstleistungssektor auf Kosten von Industrie und Landwirtschaft.

Die Zürcher Stadtautobahn bei Schwamendingen gehört zu den meistbefahrenen Strecken der Schweiz – eine Herausforderung für die Verkehrsplanung.



Der Benzinverbrauch ist rückläufig – dafür steigt der Absatz von Diesel.

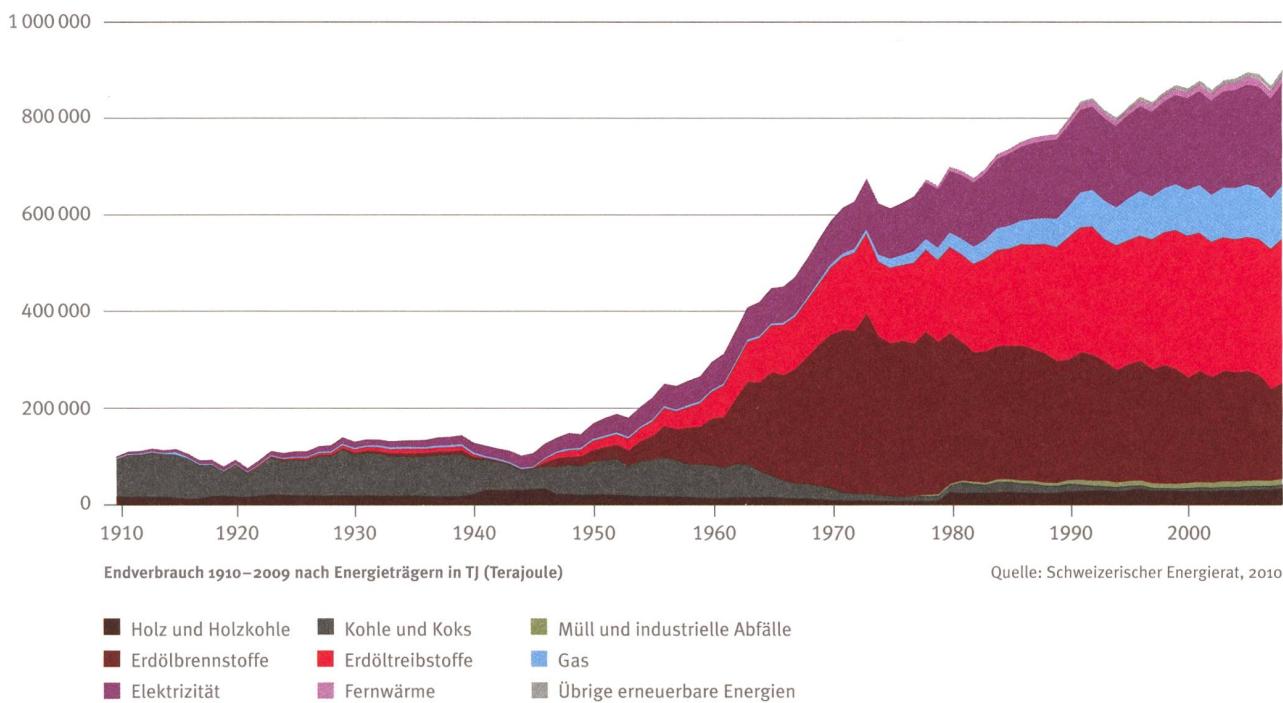
Demzufolge ist der Schweizer Erdölmarkt rückläufig. Die Nachfrage nach Heizöl hat sich seit den 1970er-Jahren halbiert. Bei den Treibstoffen gibt es widersprüchliche Trends: Der Benzinverbrauch hat abgenommen, die neu zugelassenen Personenwagen verbrauchen heute im Durchschnitt viel weniger Benzin als frühere Modelle – ausserdem werden verstärkt Kleinwagen verkauft. Gleichzeitig ersetzen vermehrt Dieselwagen herkömmliche Benzinautos, und Grossverbraucher wie das Baugewerbe, der Gütertransport und der öffentliche Verkehr lassen den Absatz von Diesel steigen. Insgesamt aber scheint auch beim Treibstoff die Sättigungsgrenze erreicht zu sein. Die Akteure müssen sich also neu positionieren.

So schnell wird kein anderes Produkt dem Erdöl den Rang ablaufen.

Ein starker Verdrängungswettbewerb ist eine Konsequenz dieser Entwicklung, Konsolidierungen und Marktaustritte sind die Folge. So hat sich beispielsweise die Zahl der selbstständigen Heizölhändler innerhalb der letzten 15 Jahre praktisch halbiert. Und auch der Tankstellenbestand nimmt ab. Erfreulich für Konsumentinnen und Konsumenten ist es dagegen, dass die Tankstellen ihre Produktpalette ständig erweitert haben und längst viel mehr als nur Benzin verkaufen. Erdölunternehmen investieren heute aber auch in Elektromobilität, Biotreibstoffe, Erdgas- und Flüssiggastankstellen: Die Branche hat sich diversifiziert.

Gleichzeitig steht die Erdölindustrie nicht nur unter dem Druck des Marktes, sondern auch der Politik: Denn Sorgen um den Klimawandel sowie Ängste wegen der Versorgungssicherheit haben dazu geführt, dass Erdöl als Energieträger zunehmend kritisch gesehen wird. In einzelnen Kantonen werden sogar bereits Verbote von Ölheizungen diskutiert – wogegen sich die Erdöl-Vereinigung vehement wehrt. So oder so ist das Öl nach wie vor immens wichtig für das Funktionieren unserer Volkswirtschaft: So schnell wird kein anderes Produkt dem Erdöl den Rang ablaufen.

Die Mitglieder der Erdöl-Vereinigung halten vor diesem Hintergrund an ihrem wirtschaftlich-gesellschaftlichen Primat fest: Alle Kundinnen und Kunden sollen mit Produkten bedient werden, die sich durch hohe Qualität, ein ausgewogenes Preis-Leistungs-Verhältnis, aber auch durch ökologisch verantwortbare Bedingungen auszeichnen. Und tatsächlich konnten einige bemerkenswerte Erfolge erreicht werden, welche der Gesellschaft und der Erdölwirtschaft gleichermaßen dienen: Dazu gehören etwa die Verbannung oder zumindest die Reduktion klassischer Luftschaadstoffe wie Schwefel, Blei, NO_x und Partikel aus Benzin, Diesel oder Heizöl.



Angebot und Nachfrage

In den letzten Jahren gaben insbesondere die Erdölpreise zu reden. Zwar ist die Rolle des Erdöls im Vergleich zu anderen Energieträgern global leicht gesunken, doch Öl hat immer noch das Potenzial, durch seinen Preis die nationale und internationale Konjunktur zu beeinflussen.

Es herrscht keine Einigkeit darüber, wie stark die Preise sich entwickeln werden.

In der Vergangenheit war der Ölpreis insgesamt stabil – er bewegte sich bis in die 1970er-Jahre in einer engen Bandbreite, selbst die beiden Weltkriege oder die Wirtschaftskrise der 1930er-Jahre brachten ihn nicht aus seiner relativen Trägheit. Doch heute werden verstärkt Stimmen laut, die prognostizieren, dass Erdöl in Zukunft deutlich teurer werden wird. Faktisch sind die Preise für Erdöl weltweit in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Getrieben vom wirtschaftlichen Aufstieg Chinas, Indiens und Brasiliens und verbunden mit einer allgemein expansiven Weltwirtschaft, konnte das Angebot mit der Nachfrage nicht immer Schritt halten. Die verfügbaren Mengen von Erdöl nahmen ab und die Verknappung führte fast zwingend zu höheren Erdölpreisen. Zudem wurden vielerorts wegen der schwierigen Finanzlage Investitionen in Exploration und Förderung gestoppt. Diese Gegebenheiten werden auch in nächster Zukunft die Preisentwicklung beeinflussen.

Allerdings herrscht keine Einigkeit darüber, wie stark die Preise sich entwickeln werden. Eine Meinungsbildung ist insofern schwierig, als politische Geschehnisse, zum Beispiel in (Nord-)Afrika und im Nahen Osten, alle Annahmen obsolet machen könnten. Es ist aber sehr wahrscheinlich, dass die Preisvolatilität des Erdöls aufgrund einer noch wachsenden Abhängigkeit von wenigen



Moderner Abbau von Ölsanden im Tagbau.

Erdöllieferländern zunehmen wird. Dies wiederum kann dazu führen, dass beispielsweise die Erschliessung von bisher kaum genutzten Reserven, wie etwa des Ölschiefers, wirtschaftlich werden könnte.

Trotz dieser weltwirtschaftlichen Ausgangslage und trotz der Binnenlage der Schweiz konnten die Produktpreise hierzulande stabil gehalten werden: Sie sind zudem nicht höher als in den grösseren Nachbarländern Deutschland, Frankreich oder Italien. Dabei profitiert die Schweizer Erdölwirtschaft auch von einer moderaten Fiskalbelastung.

Und obwohl die Rohölpreise in den vergangenen Jahren einige Höhenflüge erlebt haben, kam es nie zu Lieferengpässen. Die Versorgungssicherheit konnte über all die Zeit gewährleistet werden; nie gab es in der Schweiz Versorgungsausfälle, welche die Konsumierenden belastet hätten.

Hintergrund dieser Stabilität ist, dass die Erdölunternehmen angesichts des starken Wettbewerbs hocheffizient arbeiten. Die Lager werden zunehmend konsolidiert und Transporte werden verstärkt auf den Bahnverkehr verlagert. Gleichzeitig ist die wirtschaftliche Lage der beiden schweizerischen Raffinerien nach wie vor kritisch.



Rapsanbau für Biotreibstoffherstellung.

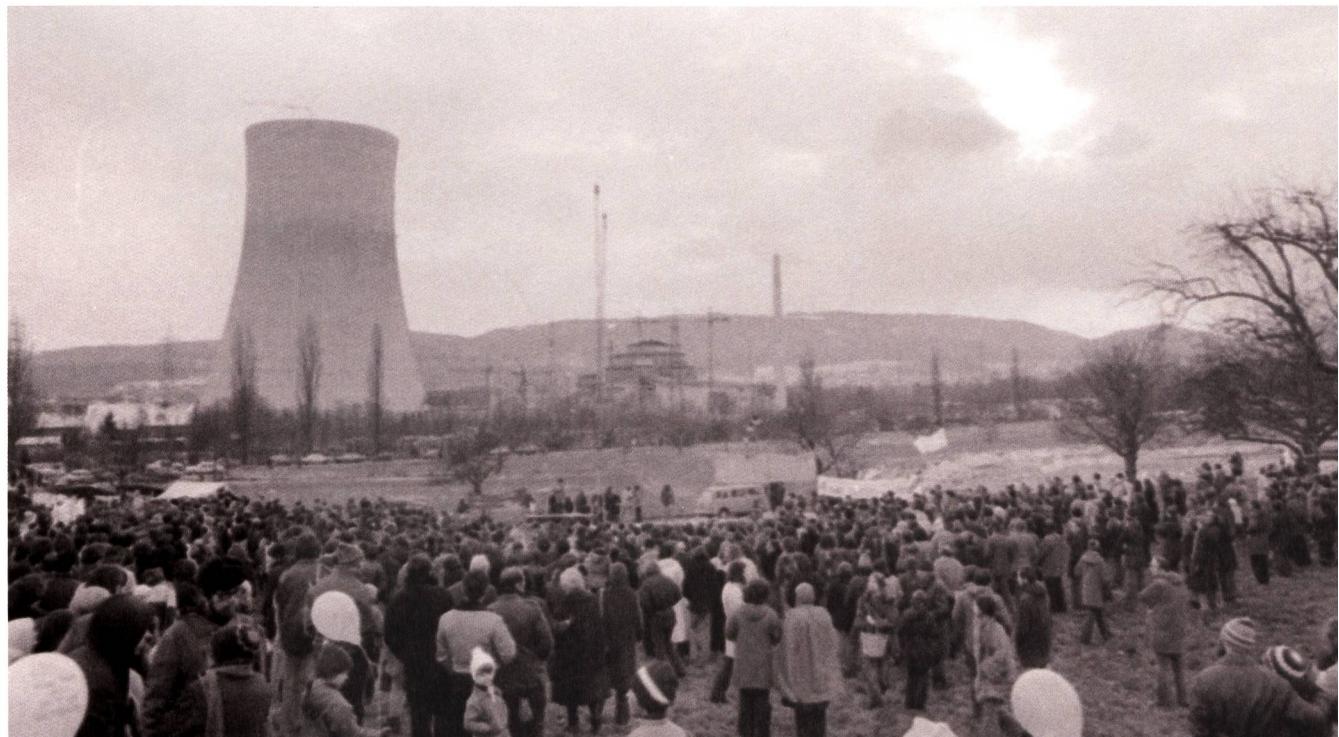
Debatte um die Versorgungssicherheit

Die Debatte um die Preise auf den Erdölmärkten geht einher mit dem Mutmassen über eine Verknappung des Erdöls weltweit. Mit unterschiedlicher Virulenz wird die Versorgungssicherheit zum energiepolitischen Thema gemacht. Prognosen über die Reichweiten der verschiedenen fossilen Energieträger sind jedoch schwierig, da Aussagen über die Entwicklung von Nachfrage und Angebot sowie über noch zu entdeckende Lagerstätten unsicher sind. Investitionen in Forschung und Förderung sind ein möglicher Weg, der ungebrochenen Nachfrage zu begegnen.

Von besonderem Interesse für die Schweiz ist in diesem Zusammenhang das EU-Grünbuch «Hin zu einer europäischen Strategie für Versorgungssicherheit». Demnach soll die Abhängigkeit der EU-30-Ländergruppe, die auch die Schweiz einschliesst, von derzeit 55% der Erdöleinfuhren bis im Jahr 2030 auf knapp 80% steigen. Konsequenterweise will die EU Schritte einleiten, um die Abhängigkeitsrisiken zu mindern. Die wichtigsten Massnahmen beziehen sich auf das Nachfragemanagement, auf die Förderung der Markteffizienz und auf die Nutzung einheimischer Energiequellen.

Dabei ist und bleibt es Aufgabe der Energiewirtschaft, die Energienachfrage nachhaltig zu befriedigen. Ihr Auftrag ist eine funktionierende Versorgung der Konsumierenden in der Schweiz. Dem Bund ist es überlassen, energiepolitische Massnahmen – Energieeffizienz und erneuerbare Energien sind zwei Schlagwörter dazu – zu lancieren und gesellschaftlich abstützen zu lassen.

Kernkraft als Alternative zum Erdöl?
Anti-AKW-Demonstration in Gösgen, Januar 1976.





Gegenwart: Gas-to-Liquid-Anlage in Katar.

Weiterhin grosse Herausforderungen

Die anhaltenden Diskussionen bezüglich der Veränderungen der natürlichen Umwelt stellen eine grosse Aufgabe für die politischen und gesellschaftlichen Systeme dar. Sie sind auch an der Erdölbranche nicht unbeachtet vorbeigegangen.

Offen ist, welcher Mix von technischer Entwicklung, höheren Energiepreisen und Wertewandel geeignet ist, um einen nachhaltigen Lebensstil in den Industrieländern zu erreichen, und wie die Rahmenbedingungen für diesen Mix gesetzt werden müssen. Sicher ist, dass hier auch die Erdölwirtschaft ein Wörtchen mitreden wird.

Die Branche ist zuversichtlich und durchaus offen für Innovationen. Investitionen in Förderprojekte und Infrastruktur sind eine Möglichkeit, den gewohnten Lebensstandard aufrechtzuerhalten. Verbesserte Technologien, die Förderung nicht konventionellen Erdöls, die verstärkte Substituierung z.B. durch Biotreibstoffe der zweiten Generation sowie eine gesteigerte Energieeffizienz sind weitere Chancen, den Übergang in die Zukunft sorgsam zu gestalten.



Zukunft: Die Energieforschung wird an Bedeutung noch zunehmen.

Das Vorgehen kann, je nach Anwendungsbereich und geografischer Lage, ein anderes sein. Indes scheint es fraglich, ob in der Schweiz eines Tages doch noch Erdöl gefördert wird.

Trotz vielfältiger Herausforderungen:
Die Branche ist optimistisch und offen
für Innovationen.

Kein Zweifel besteht hingegen daran, dass die Schweiz in Sachen Energie vor grossen Aufgaben steht. Zahlreiche Probleme werden zu lösen sein, nicht nur wirtschaftlicher, sondern verstärkt auch (aussen)politischer Natur. Hier öffnet sich der Erdöl-Vereinigung ein weites Feld, Lösungsfindungen zu unterstützen, sich innovativ einzubringen und wie in den vergangenen Jahrzehnten Impulse zu geben, um Energie wirtschaftlich, nachhaltig, umweltverträglich und sicher auf den Markt zu bringen.

Quellen und Literatur

Unedierte Quellen

- *Archiv der Erdöl-Vereinigung*
 - Vorstandprotokolle
 - Ordner Vorgesichte
- *Archiv für Zeitgeschichte (afz)*
 - IB wf-Archiv I/6.3.4.1.1–4: Institutionelle Archive und Bestände
- *Diplomatische Dokumente der Schweiz, 1848 ff., Online-Datenbank Dodis*
 - dodis.ch/25743
- *Schweizerisches Bundesarchiv (BAR)*
 - E 7001 (C), 1968/72, Az. 8311.01: Protokoll der Sitzung über die Finanzierung der schweizerischen Erdölexploration, 15. Januar 1959; in: Swisspetrol Holding AG, Finanzierung der Erdölforschung, Bd. 285
 - E 7001 (C), 1985/231, 1309: Erdöl Allgemein, 1974
 - E 7175 (B), 1982/106, 13: Erdöl: Energiekrise (E. E. K.), 1973–1974
 - E 7310 (B), 1988/178, 345: Erdöl-Vereinigung (EV), 1964–1976
 - E 8190 (B), 1981/12, Az. 813.11: Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Schweizerischen Bundesrats betreffend bundesrechtliche Ordnung der Erdölschürfung und -Ausbeutung (3. Juni 1960); in: Bundesrechtliche Ordnung der Erdölschürfung und -Ausbeutung, Bd. 57
 - E 8190 (B), 1981/12, Az. 813.11: Gutachten über die geologischen Grundlagen einer schweizerischen Erdölexploration von Prof. Dr. R. F. Rutsch, 17. Mai 1957; in: Bundesrechtliche Ordnung der Erdölschürfung und -Ausbeutung, Bd. 57
 - E 8190 (B), 1981/12, Az. 813.11: Kreisschreiben des Vorstehers des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements an die Kantonsregierungen der Schweiz, 11. Februar 1958; in: Bundesrechtliche Ordnung der Erdölschürfung und -Ausbeutung, Bd. 57
 - E 8190 (B), 1981/12, Az. 813.11: Zusammenfassende Übersicht über die Vernehmlassung der Kantone und Verbände zum Kreisschreiben des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements vom 11. Februar 1958 betreffend eine bundesrechtliche Ordnung der Erdölschürfung und -Ausbeutung; in: Bundesrechtliche Ordnung der Erdölschürfung und -Ausbeutung, Bd. 57
 - E 8190 (B)-01, 1986/181, 537: Erdöl-Vereinigung, (EV), 1966–1977
 - E 8800, 1000/1168, 519: Via Vita
- *Schweizerische Bundesversammlung (BV)*
 - 94.5118 – Anfrage Frau Marguerite Misteli betreffend Auflösung der Swisspetrol Holding AG; 6. Juni 1994
- *Spezialsammlung der ETH Zürich*
 - HS 494: 32–37: Nachlass Arnold Heim

Edierte Quellen und Literatur

- Barudio, Günter (2001): Tränen des Teufels. Eine Weltgeschichte des Erdöls, Stuttgart: Klett-Cotta
- Bergier, Jean-François (?1990): Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Zürich: Benziger
- Beuret, Vincent (2010): Erdölmarkt/Benzinpreise in der Schweiz/Gas- und Kohlemärkte, hg. Bundesamt für Energie BFE, Sektion Energieversorgung, Bern
- Brönnimann, Willi (1978): Der internationale Erdölmarkt und die Versorgung der Schweiz mit Erdöl und Erdölprodukten. Forderungen an eine schweizerische Energiepolitik, Diss. Universität Zürich 1978, Zürich: Studenten-Schreib-Service
- Büchi, Willy (1938): Entwicklung und Aufbau des schweizerischen Benzinmarktes und die wirtschaftspolitische Bedeutung seiner Organisationsformen, Immensee: Buchdruckerei Calendaria A.G.
- Bundesamt für Energiewirtschaft (1981): Die schweizerische Energiewirtschaft 1930–1980. Jubiläumsschrift 50 Jahre Bundesamt für Energie, Bern
- Bundesamt für Energiewirtschaft und Schweizerisches Nationalkomitee der Weltenergiokonferenz (1987): Energiestatistik der Schweiz 1910–1985, Sonderdruck aus Bulletin SEV/VSE, 22/87, Zürich
- Carbura (2007): 1932–2007 – 75 Jahre Carbura, Zürich
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK – Bundesamt für Energie BFE (2010): Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2009/Grafiken der Gesamtenergiestatistik 2009, Bern
- Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement (1950): Die Schweizerische Kriegswirtschaft 1939–1948, Bern: Eidgenössische Zentralstelle für Kriegswirtschaft
- Erdöl-Vereinigung (1962 ff.): Jahresberichte 1961–, Zürich
- EV inside, div. Jahrgänge
- Ganser, Daniele (2009): Die Schweiz und das Erdöl. Die Geschichte einer gefährlichen Abhängigkeit, Habil. Universität Basel (unpubliziert)
- Ganser, Daniele (2009): Peak Oil: Erdöl im Spannungsfeld von Krieg und Frieden, in: Energie, hg. Philipp Rudolf von Rohr, et al., Zürich: vdf Hochschulverlag, S. 45–60
- Ganser, Daniele, und Ernst Reinhardt (2008): Erdölknappeit und Mobilität in der Schweiz, Zürich: Schweizerische Akademie der Technischen Wissenschaften
- Gehr, Baptist (1981): Erdöl. Energieträger unserer Zeit, Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung
- Gilg, Peter, und Peter Hablutzel (2004): Beschleunigter Wandel und neue Krisen (seit 1945), in: Geschichte der Schweiz und der Schweizer, hg. Beatrix Mesmer et al., Basel: Schwabe, S. 821–968
- Gütersloh, Christoph (2010): Erdöl. Input. Aktuelles aus Wirtschaft, Politik und Gesellschaft für Schülerinnen und Schüler, Thalwil: Jugend und Wirtschaft
- Heim, Arnold, und Adolf Hartmann (1919): Untersuchungen über die petrofführende Molasse der Schweiz. Beiträge zur Geologie der Schweiz, Bern: A. Francke

- Hochuli, Hans (1952): Die Entwicklung des schweizerischen Benzinmarktes 1936–1948, Diss. Universität Zürich, Baden: Meierhof
- Kleisl, Jean-Daniel (2001): *Electricité suisse et Troisième Reich*, Lausanne: Payot/Zürich: Chronos
- Kopp, Joseph (1941): Mein Anteil an den Erd-Öl und Erdgasforschungen in der Schweiz, Ebikon: Eigenverlag
- Kopp, Joseph (1955): Erdgas und Erdöl in der Schweiz, Luzern: Räber
- Kündig, Ernst, und Francis de Quervain (1953): Fundstellen mineralischer Rohstoffe in der Schweiz, Bern: Kümmerly & Frey
- Lahusen, Patrick H., und Roland Wyss (1995): Erdöl- und Erdgasexploration in der Schweiz: Ein Rückblick, in: *Bulletin der Vereinigung schweizerischer Petroleumgeologen und Petroleumingenieure* 62/141, S. 43–72
- Lehner, Peter (2004): Zum 70. Geburtstag der VSP/ASP. *Bulletin angewandte Geologie* 9/1, S. 3–9
- Lüönd, Karl (2000): Gottlieb Duttweiler (1888–1962). Eine Idee mit Zukunft. Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Bd. 72, Zürich: Verein für wirtschaftshistorische Studien
- Lumina AG Zürich (1943): Die Anwendung von Bitumen in der Industrie (Ausstellung 25. September bis 2. Oktober 1943 in der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich), Zürich: Eigenverlag
- Massarat, Mohszen (1995): Erschöpfbare Ressourcen zu Dumpingpreisen: Wohlstand auf Kosten des Südens und künftiger Generationen, in: *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, hg. Christian Pfister, Bern/Stuttgart/Wien: Paul Haupt Verlag, S. 149–178
- Meier, Martin, Stefan Frech, Thomas Gees und Blaise Kropf (2002): *Schweizerische Aussenhandelspolitik 1930–1948*, Zürich: Chronos
- Merki, Christoph Maria (1995): Der Treibstoffzoll aus historischer Sicht: Von der Finanzquelle des Bundes zum Motor des Strassenbaus, in: *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, hg. Christian Pfister, Bern/Stuttgart/Wien: Paul Haupt Verlag, S. 311–332
- Merkli, Ugo (1985): Die schweizerische Mineralölwirtschaft 1970 bis 1983. Branchenanalyse aus der Sicht der Inlandniederlassungen multinationaler Erdölkonzerne, Diss. Universität Zürich 1985, Zürich: Zentralstelle der Studentenschaft
- Neu, Axel D. (1995): Die Entfaltung der internationalen Erdölwirtschaft seit 1950, in: *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, hg. Christian Pfister, Bern/Stuttgart/Wien: Paul Haupt Verlag, S. 179–200
- NZZ, div. Jahrgänge
- Pestalozzi, Hans A. (1957): 1% zwingt 99%. Die Geschichte der Migrol (bis zur Gründung der Erdölwerke Frisia AG), Zürich: Migros-Genossenschafts-Bund, Pressedienst
- Peter, Alfred (1961): *Wirtschaftliche Voraussetzungen und Folgen einer schweizerischen Erdöl- und Erdgasförderung*, Zürich: Polygraphischer Verlag AG
- Pfister, Christian (1995): Das «1950er Syndrom». Die umweltgeschichtliche Epochenschwelle zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft, in: *Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft*, hg. Christian Pfister, Bern/Stuttgart/Wien: Paul Haupt Verlag, S. 51–95

- Rieder, Stefan (1998): Die Bewältigung von wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen im Energiebereich durch die Politik. Eine vergleichende Analyse der Energiepolitik von Dänemark, Schleswig-Holstein und der Schweiz, Diss. Universität Bern 1998, Bern, Stuttgart, Wien
- Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner, unter der Leitung von Hansjörg Siegenthaler (1996): Historische Statistik der Schweiz/Statistique historique de la Suisse/Historical statistics of Switzerland, Zürich: Chronos
- Schweizerisches Konsortium für Erdölforschung (1958): Erdöl in der Schweiz, Davos: Eigenverlag
- Shell Switzerland (1955): Les Hommes du Pétrole/50 Jahre Shell in der Schweiz, London
- Shell Switzerland (1956): Im Banne des Erdöls, Zürich
- Shell Switzerland (1979): Das Erdöl und die Schweiz. Tatsachen gegen Meinungen, Zürich
- Shell Switzerland (1981): 75. Geburtstag (Redaktion und Text: Lothar Tabertshofer), Zürich
- Shell Switzerland (1982–): Die Schweiz und das Erdöl 1981–, Zürich
- Swisspetrol Holding AG (1975): Dossier Swisspetrol, Zürich
- Tages-Anzeiger, div. Jahrgänge
- Thönen, Simon (1994): Ökonomisches Wachstum und politische Krise der schweizerischen Elektrizitäts-wirtschaft 1945–1975, in: Allmächtige Zauberin unserer Zeit. Zur Geschichte der elektrischen Energie in der Schweiz, hg. David Gugerli, Zürich: Chronos, S. 41–55
- Unabhängige Expertenkommission Schweiz – Zweiter Weltkrieg (2002): Die Schweiz, der National-sozialismus und der Zweite Weltkrieg. Schlussbericht, Zürich: Pendo
- Widmer, Sigmund (1985): Gottlieb Duttweiler (1888–1962): Gründer der Migros. Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Bd. 42, Zürich: Verein für wirtschaftshistorische Studien
- Yergin, Daniel (1991): Der Preis. Die Jagd nach Öl, Geld und Macht, Frankfurt am Main: Fischer
- Zbinden, Anne-Sophie (2010): «Das Schweizer Erdöl den Schweizern!» Die Suche nach Erdöl und Erdgas in der Schweiz von 1951 bis 1979. Masterarbeit Universität Bern (unpubliziert)

Internetlinks

- Avia Vereinigung Schweiz: www.avia.ch
- Bundesamt für Energie BFE: www.bfe.admin.ch
- Erdöl-Vereinigung: www.erdoel-vereinigung.ch
- Historisches Lexikon der Schweiz: www.hls-dhs-dss.ch
- Schweizerischer Energierat: www.worldenergy.ch

Bilddatenbanken

- BP: www.bp.com/browsebytheme.do?categoryId=9001237&contentId=7002593
- Erdöl-Vereinigung, Zürich
- ETH-Bibliothek, Bildarchiv
- Ringier Bildarchiv, Staatsarchiv Aargau
- Shell International: www.shell.com/home/content/media/imagelibrary/
- Suncor Energy: www.suncor.com/en/newsroom/383.aspx

Bildnachweis

- Titelseite Titel- und Hintergrundbild: © RDB/ATP
- S. 8 Suter, Joerin AG, Arlesheim, Firmenarchiv
- S. 10 © AVIA International
- S. 11 Museum für Gestaltung Zürich, Plakatsammlung, Herbert Matter/Gebrüder Fretz AG; © ZHdK
- S. 12 © Tages-Anzeiger, 1936
- S. 13 © EV, Bildarchiv
- S. 15 © EV, Bildarchiv
- S. 16 ATP-Bilderdienst, Zürich; © StAAG/RBA
- S. 18/19 Bilder links/Mitte/rechts: ATP-Bilderdienst, Zürich; © StAAG/RBA
- S. 20 FBW-Museum Wetzikon; © Trümpi & Partner
- S. 21 © ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv
- S. 22 © Tamoil, Bildarchiv
- S. 24 © Göhner AG, Firmenarchiv
- S. 25 © RDB/Donald Stampfli
- S. 26 Bild oben: © AVIA International
Bild unten: Illustration aus Pestalozzi, 1957, S. 35
- S. 27 Bild oben: © AVIA International
Bild unten: Aufnahme aus Pestalozzi, 1957, S. 46
- S. 28/29 © EV, Bildarchiv/Balz Murer
- S. 29 Bild unten: © RDB/ATP
- S. 30 © RDB/ATP
- S. 32 © ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv
- S. 33 Bild oben: © ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv
Bild unten: Kopp, 1955, S. 69
- S. 34 © RDB/ATP
- S. 35 Lahusen und Wyss, 1995, S. 53
- S. 36 © RDB/ATP

- S. 37 Swisspetrol Holding AG, 1975, S. 36
- S. 38 Lumina AG Zürich, 1943, unpag.
- S. 39 Bilder oben/unten: © RDB/Josef Ritler
- S. 40 © RDB/ATP
- S. 42 © EV, Archiv
- S. 43 Bilder oben/unten: Mitarbeiter-Magazin «Esso Revue», Archiv Esso Schweiz, Zürich
- S. 44 © EV, Bildarchiv
- S. 45 Bild oben: © RDB
Bild unten: Eventmuseum Energy Park, Laupersdorf; © Trümpi & Partner
- S. 46 Bild oben: © EV, Bildarchiv
Bild unten: © Trümpi & Partner
- S. 47 Bild oben: © Keystone Bildagentur
Bild unten: © Stiftung Klimarappen
- S. 48 © RDB
- S. 50 © Seraina Meier, Zürich
- S. 51 Hannes Heldstab; © StAAG/RBA
- S. 52 © Keystone Bildagentur
- S. 53 © NZZ, 1978
- S. 54 © NZZ, 1978
- S. 56 © Keystone Bildagentur
- S. 58 © Trümpi & Partner
- S. 60 Bild oben: © Suncor Energy, Bildarchiv
Bild unten: © Trümpi & Partner
- S. 61 Fischer/Kleiber; © StAAG/RBA
- S. 62 © Pearl GTL, Katar, Shell International
- S. 63 © Corbis/Pete Saloutos

Glossar

Barrel (bbl)	Engl. für Fass (vgl. dort).
Bruttoenergie	Gesamtes Energieaufkommen aus inländischen Quellen und Importen, abzüglich der Energieexporte. Dabei sind Energieträger gemeint, die noch keinen Umwandlungsprozess durchlaufen haben.
Derivat	Verarbeitetes Rohöl.
Endenergie	Bruttoenergie minus die anfallenden Umwandlungs- und Leistungsverluste.
Erdgas	Wie Erdöl (und Kohle) ein Kohlenwasserstoff; wichtigste Komponente ist Methan.
Erdöl	Komplexes Gemisch aus verschiedenen Kohlenwasserstoffen; es kann Schwefel beinhalten sowie Spuren von Sauerstoff, Stickstoff und Metallen. Entstanden ist es aus abgestorbenen pflanzlichen und tierischen Lebewesen, deren Überreste auf die Meeres- oder Seeböden sanken und dort von Sedimenten eingehüllt wurden. Unter Sauerstoffabschluss, Druck und Wärme erfolgte ihre Zersetzung und die allmähliche Umwandlung in Erdgas und Erdöl. Gewonnen wird Erdöl durch Bohrungen an Land und im Wasser (Bohrinseln). Der Transport erfolgt in Öltankern und Pipelines. In Erdölraffinerien wird das Rohöl zu verschiedenen Fertigprodukten verarbeitet. Die als Energieträger verwendeten Produkte können grob in die beiden Hauptkategorien Brennstoffe (Heizöle, Petrolkoks) und Treibstoffe (Benzin, Diesel, Flugpetrol) eingeteilt werden. Daneben wird Erdöl aber auch in der chemischen Industrie unter anderem zur Herstellung von Kunststoffen verwendet.
Exploration	Genaue Untersuchung von Lagerstätten in der Erdkruste durch Bergbau und Geologie. Historisch gesehen handelt es sich bei der Exploration um eine Vorläuferin der geologischen Forschung.
Fass	Der Begriff Fass (Barrel) stammt aus den Anfängen der Erdölförderung; er bezeichnet das Volumen. Ein Fass entspricht 158,987 Litern Erdöl.
Höufigkeit/höufig	Der Begriff kommt aus der Bergmannssprache und bedeutet allgemein ein reiches Vorkommen versprechend, insbesondere bezüglich Erdöl, aber auch an anderen Ressourcen.
Mineralöl	Durch Destillation aus Braunkohle, Steinkohle, Torf, Holz, Erdöl hergestellte Öle; im allgemeinen Sprachgebrauch sind damit vor allem Treibstoffe wie Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl sowie Schmierstoffe gemeint. Andere Bestandteile wurden zuvor aus der entsprechenden Erdölfraktion durch Hydrierung, Raffination oder anderen technischen Verfahren entfernt.

OPEC	Iran, Irak, Kuwait, Saudi-Arabien und Venezuela gründeten im September 1960 in Bagdad die Organization of the Petroleum Exporting Countries. Vor dem Hintergrund sinkender Ölpreise war es das Ziel der Gründerstaaten, ihre Quellen anstelle der Ölkonzerne selbst zu kontrollieren, den Ölpreis zu diktieren und sich durch Förderabsprachen Gewinne zu sichern. Die OPEC (sie umfasst heute zwölf Mitgliedländer) fördert gegenwärtig ein Drittel des weltweit verfügbaren Erdöls und kontrolliert 80% der Reserven.
Primärenergieträger	Dazu gehören die fossilen Energieträger Kohle, Erdöl und Erdgas; die Kernbrennstoffe (Uran) sowie die sogenannten erneuerbaren Energieträger Holz, Wasserkraft, Biogas, Sonnenenergie, Wind, Erd- und Umweltwärme.
Prospektion	Die Suche und Erkundung von neuen, vorher unbekannten Erdöl- und Erdgaslagerstätten mit geologischen, geophysikalischen, geochemischen und bergmännischen Methoden (siehe auch Exploration).
Sekundärenergieträger	Durch Umwandlung aus Primärenergieträgern gewonnene Energieträger, z.B. Koks, Benzin, Heizöl, Strom, Stückholz, Stadtgas, Fernwärme. Diese werden als Endenergie auf Verbraucherstufe in Nutzenergie (Wärme, Licht, Kraft, chemisch gebundene Energieträger) überführt.
Seven Sisters / Sieben Schwestern	Dazu gehören heute ExxonMobil (früher Standard Oil of New Jersey und Standard Oil of New York), Chevron (früher Standard Oil of California, Gulf Oil und Texaco), Royal Dutch/Shell und BP. Alle haben ihren Sitz in Verbraucherländern der OECD. Heute ist auch von den «neuen sieben Schwestern» die Rede, das sind an der Förderung beteiligte Erdöl- und Erdgasgesellschaften, die ihren Sitz in den Förderländern haben: Saudi Aramco (Saudi-Arabien), Gazprom (Russland), CNPC (China), NIOC (Iran), PDVSA (Venezuela), Petrobras (Brasilien), Petronas (Malaysia). Während Letztere mehrheitlich in staatlicher Hand sind, waren Erstere vorwiegend privat.
Verbrennungsmotoren	Mechanische Konstruktionen, die Frischluft mit einem Verbrennungsmedium wie Benzin, Gas, Diesel oder Schweröl vermischen und zum Verbrennen bringen. Dies ist nur dann möglich, wenn ein Verbrennungsförderer Sauerstoff mit einem brennbaren Medium vermischt, verdichtet und anschliessend zündet.

Dank

Die Autorin dankt der Erdöl-Vereinigung, insbesondere Dr. Rolf Hartl und Doris Schmidt, für namhafte Unterstützung, Dr. Daniele Ganser, Basel, und Anne-Sophie Zbinden, Bern, für die Überlassung von unpubliziertem Material, Heinz Gerber, Direktor Carbura, für wertvolle Informationen sowie den Mitarbeitenden der konsultierten Bibliotheken und Archiven.

ISBN 978-3-909059-53-9



Verein für wirtschaftshistorische Studien