

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
Kapitel: 1900-1939 : das Erdöl gewinnt in der Schweiz an Bedeutung
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: 24.04.2026

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

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 Jahrmillionen 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 Ölvorkommen 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.

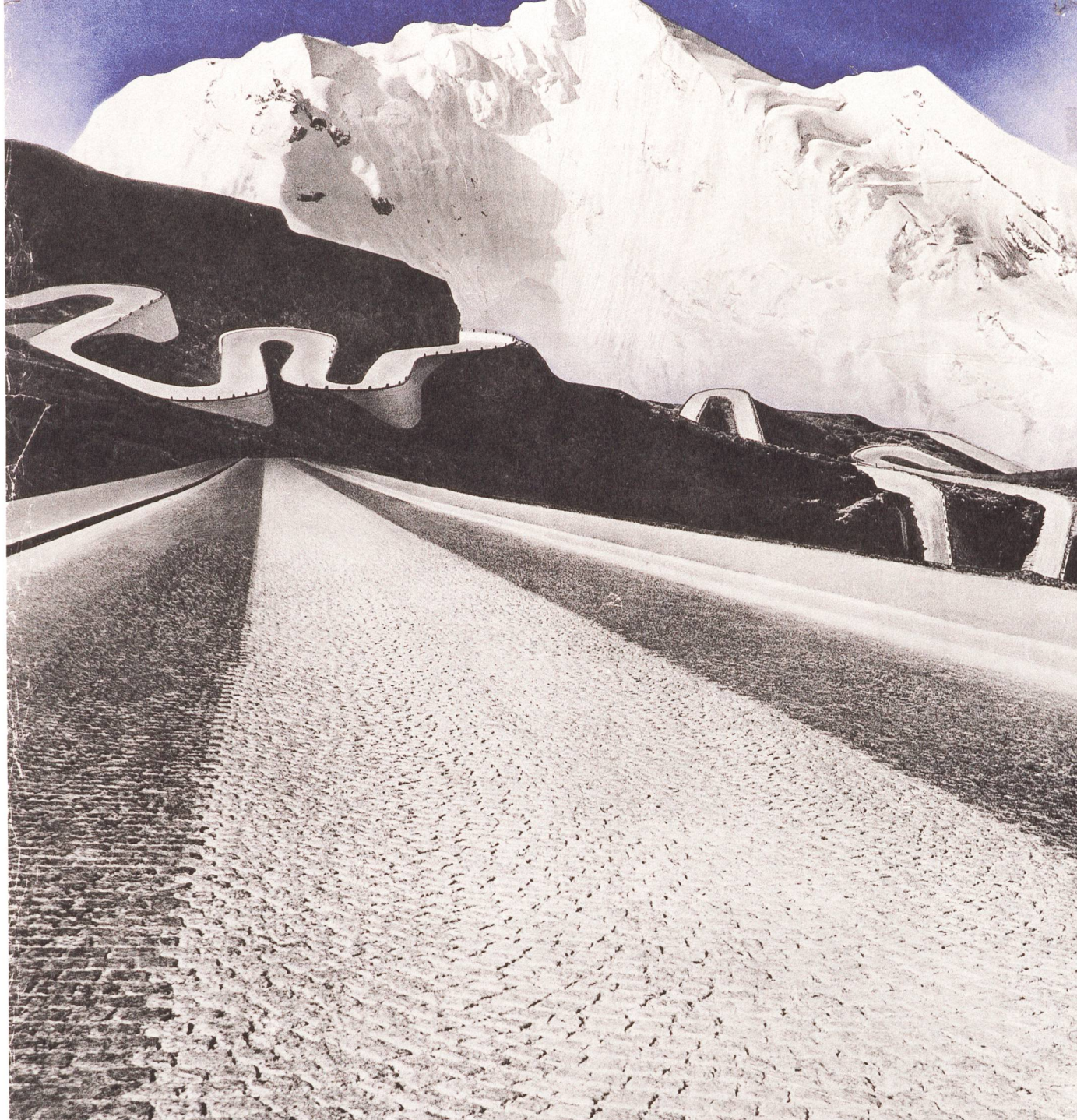
Der Erdölanteil am Primärenergieverbrauch stieg damit von 1% im Jahr 1910 auf 11% 1939; er blieb jedoch im Vergleich zu den Nachkriegszahlen bescheiden. Erdölprodukte wurden vorderhand etwa zu gleichen Teilen für Motoren und für die Wärme-

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.



Für schöne Autofahrten die
SCHWEIZ



«Tages-Anzeiger», 6. Juli 1936:
ein Artikel über den autofreien
Sonntag, erfolgreich durchgeführt
von der Via Vita.

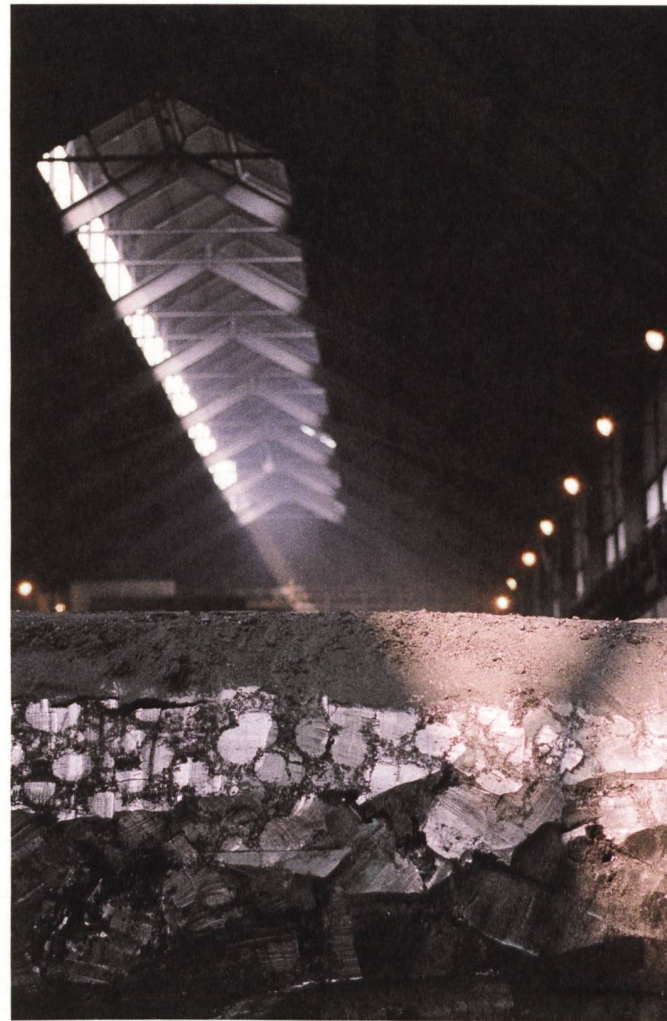
1936

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, Carbur, ins Leben.

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

Erster autofreier Sonntag im Jahr 1936

Die bundesbehördlichen Massnahmen wurden allerdings nicht von allen gleichermassen goutiert. Als der Bund die Benzinpreise erhöhte und einen Alkoholbeimischungszwang 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 verkehrsfreien 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 Ölwirtschaft

Nichtsdestotrotz besteht die 1932 vom Bund ins Leben gerufene Carbura bis heute als Organisation der schweizerischen Ölwirtschaft. 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 zuspitzenden 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.