

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

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.



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 fort dauert. 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.

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



Wohntrend der 1960er-Jahre: Die Siedlung «Müllerwis» 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 Verzettlung 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 einfuhrten. 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.

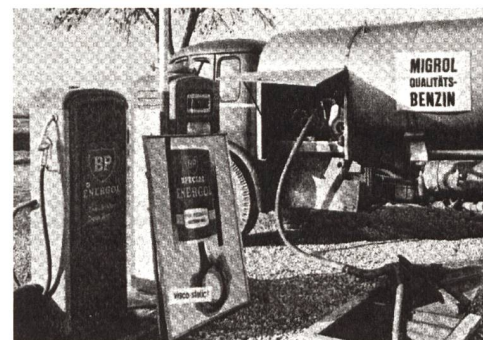
Zwischen Gottlieb Duttweilers Migrol und den Grosskonzernen entbrannte Mitte der 1950er-Jahre ein «Benzinkrieg».

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 Benzinpreinsniveau 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 bleiarms 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 flächendeckend 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 Verbandes 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

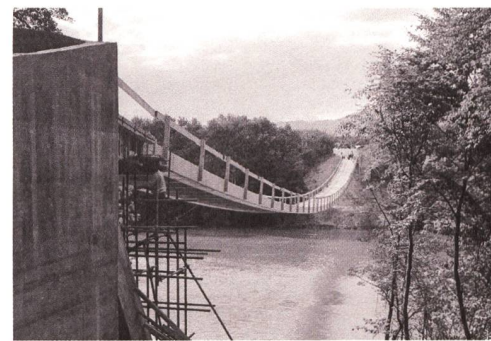


Bau einer Heizölschlagsanlage und nicht wie geplant zum Bau einer Raffinerie. Private Anliegen prallten hier auf politischen Widerstand. Denn es waren die Kantone, die letztlich darüber entschieden, ob eine Raffinerie erstellt werden durfte oder eben nicht.

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 Sappro über die Rhône bei Vernier, 1971.