

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 43 (1998)

Artikel: Werner Oswald (1904-1979) : Bürge der Treibstoffversorgung der Schweiz im Zweiten Weltkrieg
Autor: Rentsch, Hans U.
Kapitel: Die Emser Werke nach Kriegsende
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091173>

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: 25.04.2026

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

Die Emser Werke nach Kriegsende

Die siamesischen Zwillinge streben auseinander

Am 8. Mai 1945 ging der Zweite Weltkrieg in Europa zu Ende. Die wirtschaftlichen Verhältnisse, vorab die Zufuhren in unser Land, begannen sich zu normalisieren. Das bedeutete für die Emser Werke den seit langem vorausgesehenen Schnittpunkt in ihrer Entwicklung. Ein neues, mit Hindernissen gespicktes Kapitel hob an.

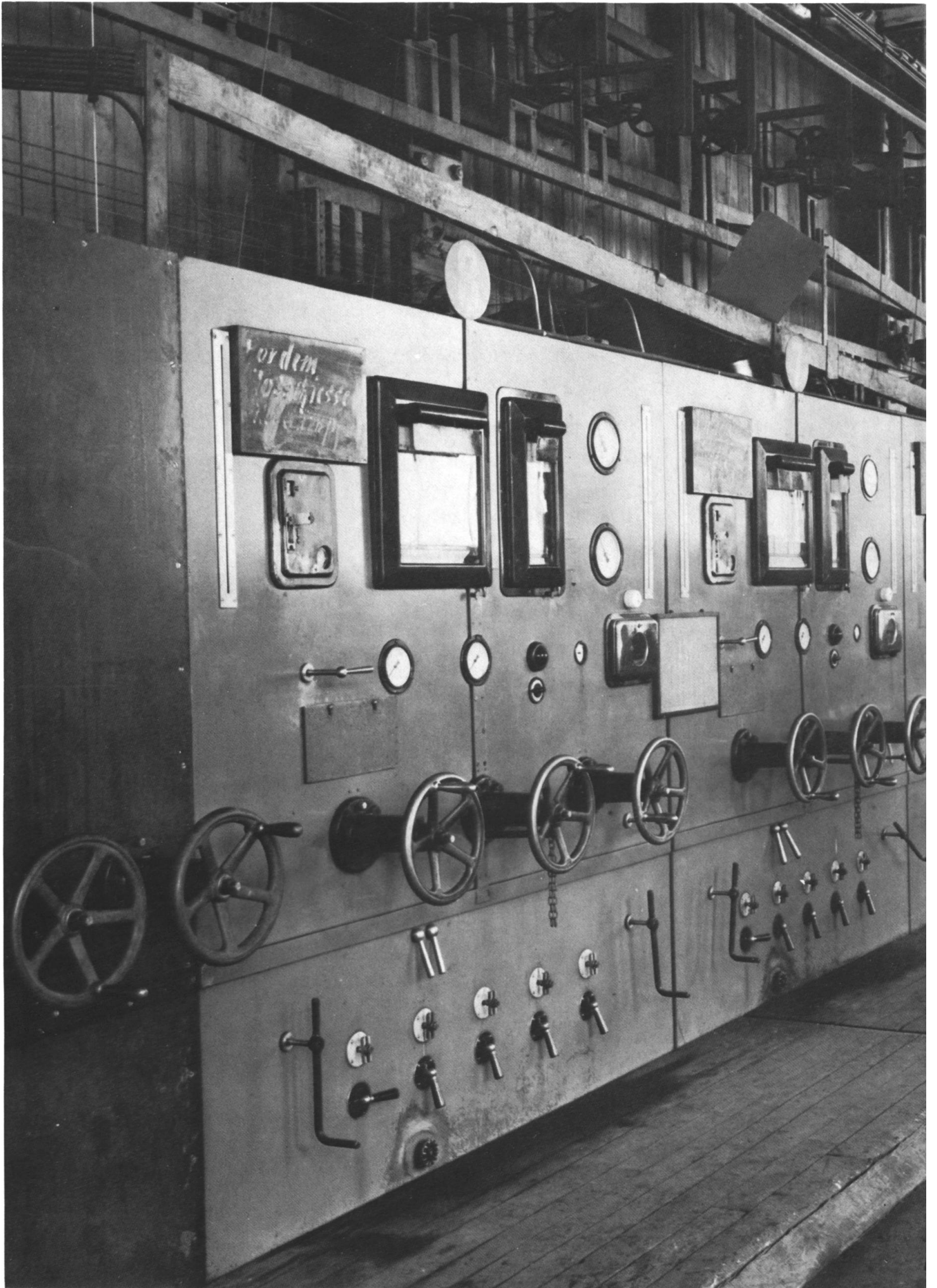
Kaum dass Benzin wieder in beliebiger Menge eingeführt werden konnte – und das zu Preisen, die wesentlich unter den Gestehungskosten der HOVAG-Ersatztreibstoffe lagen –, stellten sich die ersten Schwierigkeiten bei der Abwicklung der Vertragsverpflichtungen des Bundes ein. Die siamesischen Zwillinge strebten auseinander. Für den von ihm abzunehmenden, in Ems vertraglich zubereiteten Treibstoff hatte der Bund plötzlich keine Verwendung mehr. Hinzu kam, dass er im Mai 1945 über grosse Mengen für Flugzeugmotoren konzipierten synthetischen Treibstoff verfügte, weil für die schweizerische Flugwaffe der Ernstfall zum Glück nicht eingetreten war. Namentlich aber erwies es sich als ausgeschlossen, dass Armee und Post die Inlandtreibstoffproduktion allein hätten verbrauchen können. Solches wäre weder mengenmässig noch technisch durchführbar gewesen.

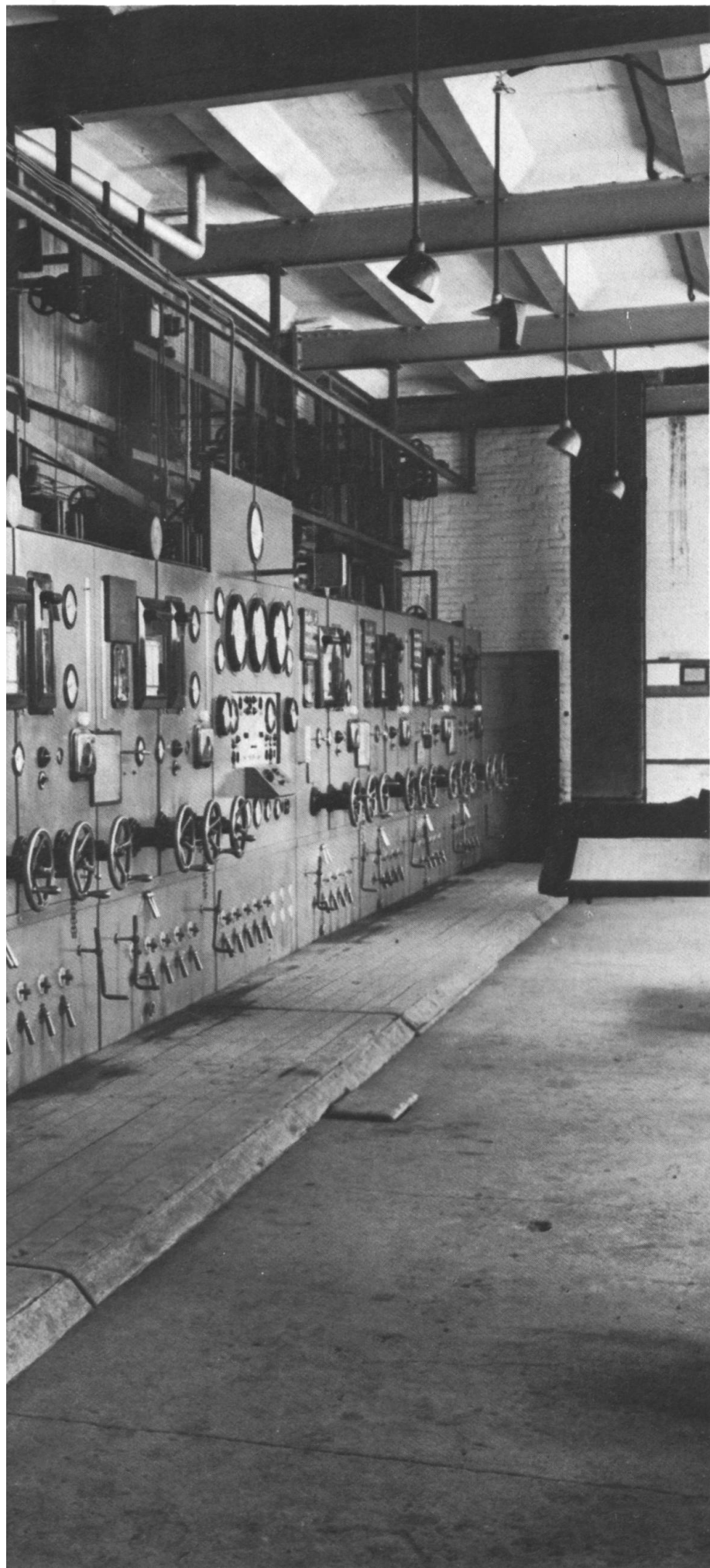
Ungeliebter Beimischungszwang

Seit Ende des Aktivdienstes wurde deshalb die CARBURA, Schwei-

zerische Zentralstelle für die Einfuhr flüssiger Treib- und Brennstoffe, verpflichtet, die jährlich erzeugten Mengen abzunehmen und dem eingeführten Benzin beizumischen. Das hatte notwendigerweise eine Erhöhung des Benzinpreises zur Folge. Nicht zu übersehen war auch die Tatsache, dass das Treibstoffgemisch, zu Recht oder zu Unrecht, von den Konsumenten wenig geschätzt wurde. Ständige Angriffe gegen dieses System blieben denn auch nicht aus. Die vom Bundesrat zur Überwachung der Treibstoffverträge eingesetzte Kommission hatte die grössten Schwierigkeiten zu überwinden, bis es ihr endlich gelang, im Jahre 1949 mit der Holzverzuckerungs-AG eine Vereinbarung über die Abwicklung des Vertrages für den Rest seiner Dauer zu treffen und eine Inlandtreibstoffordnung zu finden, mit der sich letztlich auch die Organisationen des Strassenverkehrs und der Treibstoffimporteure abfinden konnten. Die wichtigsten Ziele der Neuordnung waren die Verkürzung der Dauer der Treibstofflieferungen unter Beibehaltung der ursprünglich vereinbarten Liefermengen und die Stabilisierung der Preise.

Am 1. Januar 1949 waren noch 50 000 Tonnen Treibstoff abzunehmen. Diese Menge wurde auf die Jahre 1949 bis 1955 so verteilt, dass die jährliche Quote immer geringer wurde. Ausserdem behielt sich der Bund das Recht vor, die jährliche Liefermenge bis auf 10 000 Tonnen zu erhöhen. Damit entsprach er dem Wunsch der Konsumenten nach ra-





scher Erfüllung der Abnahmepflicht und dem Bedürfnis der HOVAG nach besserer Ausnützung ihrer Produktionskapazität. Anstelle der von den wechselnden Gestehungskosten abhängigen Übernahmepreise wurden in der Vereinbarung vom 3. Juni 1949 Fixpreise in degressiver Folge festgesetzt. Sie verminderten sich von 1385 Franken pro Tonne bis auf 1000 Franken für die letzten Tonnen.

Die dem Bund eingeräumte Möglichkeit, Vorlieferungen zu verlangen, führte dazu, dass die vertraglich vereinbarten Mengen bereits Ende 1953 ausgeliefert waren. Der Vertrag mit der HOVAG stand jedoch bis Ende 1955 in Kraft. Dies führte zur Übergangsordnung 1954/55.

Die Übergangsordnung von 1954/55

In einem Gutachten gelangte *Prof. A. Walter*, beauftragt von der Eidgenössischen Finanzverwaltung, 1951 zum Schluss, dass vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus die bisherige Jahresproduktion der HOVAG von 10 000 Tonnen Treibstoff und 1600 Tonnen Sprit als Minimum zu bezeichnen sei. Andererseits war der Abneigung der Konsumentenorganisationen gegen eine weitere Beimischung von «Emser Wasser» zum Benzin Rechnung zu tragen. Hingegen boten sowohl die CARBURA als auch der Schweizerische Strassenverkehrsverband ihre Dienste an, um den Treibstoff, der nicht durch den Bund verkauft werden konnte, anderweitig zu verwerten. Der Schweizerische Strassenverkehrsverband erklärte sich auf die Dauer von drei Jahren bereit, zur Erhaltung der Inlandtreibstoffproduktion eine Belastung von 10 Fran-

*Schalttafeln für die
acht Perkolatoren*

ken pro eingeführte Tonne Autobenzin und Dieseltreibstoff, jedoch von höchstens 12 Millionen Franken, in Kauf zu nehmen. Dabei ging er von der Voraussetzung aus, dass nach Ablauf dieser Frist wieder geprüft werden sollte, ob eine Leistung der Treibstoffkonsumenten, unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Entwicklung der kriegswirtschaftlichen Lagerhaltung, immer noch notwendig sei.

Aufgrund dieser Situation beschloss der Bundesrat am 12. Januar 1954, der HOVAG in den Jahren 1954 und 1955 den Absatz von jährlich 10 000 Tonnen Treibstoff und 1600 Tonnen Sprit ohne Anordnung einer Beimischung zu ermöglichen.

Diese Übergangsordnung sollte erlauben, die Treibstoffanlagen in Ems vorläufig zu erhalten und Zeit zu gewinnen, um die Verwertung des Inlandtreibstoffes auf freiwilliger Grundlage, ohne zwangsweise Beimischung zum Importbenzin, und die Möglichkeiten der Verwendung oder Umstellung der Anlagen zur Erzeugung von wirtschaftlich ergiebigen Produkten zu prüfen.

Zur Durchführung der in der Übergangsordnung vorgesehenen Kontrollaufgaben ernannte das Eidgenössische Finanz- und Zolldepartement wiederum eine Kontrollkommission.

Ende der Holzverzuckerung?

Die Übergangsordnung brachte die Wandlung zum Ausdruck, die in der Einstellung der Bundesbehörden gegenüber den Emser Werken im Lichte der wirtschaftlichen Nachkriegsverhältnisse eingetreten war. Man fasste in Bern bereits das Ende der Holzverzuckerung ins Auge! Während 1940 und 1941, bei Abschluss der ersten Verträge, die Überzeugung überwog, dass das

Treibstoffwerk auch in Friedenszeiten erhalten bleiben müsse, damit die damit erzielte Hilfe an die Wald- und Holzwirtschaft und die Bergbauernhilfe in Graubünden fortgeführt werden konnten, machte man sich nun mit dem Gedanken vertraut, auf die in schwierigen Versorgungszeiten eingeleitete Holzverzuckerung ganz zu verzichten.