

Ölmarktbericht: November 2018

Vor 100 Jahren verstummten die Waffen des ersten Weltkrieges. Verständlicherweise konzentrierten sich die kollektiven Erinnerungen der letzten Wochen auf die während der 1914-1918 erlebten menschlichen Leiden. Aber der erste Weltkrieg kennzeichnete auch einen Meilenstein im Energiewandel, mit dem beginnenden Untergang der Kohle im Angesicht des zunehmenden Ölverbrauchs. Am Anfang des 20sten Jahrhunderts dominierte die Kohle mit 96% des globalen fossilen Energieverbrauchs die Energiewelt. Aber in 1920 war diese Zahl schon auf unter 85% gesunken und während der Kriegsjahre war Öl der Hauptschuldige an diesem Rückgang.

Die Britische Marine - zu diesem Zeitpunkt ungeschlagen in ihrer Größe und technischen Spezifikation - war die erste, die die Vorteile von Öl zu mit Kohle befeuerten Dampfschiffen erkannte. Sowohl Winston Churchill, als Marineminister, als auch Jackie Fischer, als erster Seelord, waren schon lange Befürworter von flüssigem Treibstoff als bevorzugte Energiequelle für die Marine eingetreten. Kohle war unhandlich zu transportieren und schwierig und langsam in der Verladung auf Schiffen. Das bedeutete, dass Schiffe dazu neigten, tagelang in Häfen zu liegen, während eine Betankung mit Öl auf See erfolgen konnte, was wiederum hieß, dass die Schiffe kampfbereit und manövrierfähig blieben. Außerdem hatte Öl einen größeren Wärmegehalt als Kohle, was bedeutete, dass die Boiler kleiner und leichter sein konnten und somit die Schiffe schneller und weiterfahren konnten. Zu guter Letzt bot Öl den taktischen Schlüsselvorteil, dass es weniger Rauch als Kohle produzierte und dass die Schiffe, daher weniger Risiko liefen, von dem Feind entdeckt zu werden. Das Ergebnis dieses Umdenkens, war der Stapellauf des ersten, nur von Öl gefeuerten, Kriegsschiffs der Welt in 1913 (die HMS Queen Elizabeth oder auch "Dreadnought") und am Ende des Krieges wurden alle neuen Kriegsschiffe mit Ölverbrennungskapazitäten gebaut.

Der Übergang zu Öl in der Marine verlief relativ reibungslos, aber der vergleichbare Übergang in der Armee, war quasi eine Energierevolution. In 1914 verließen sich die alliierten Armeen - sowie ihre Gegenstücke bei den Mittelmächten - fast vollständig auf Pferdestärken. Es gibt Schätzungen, dass mehr als 6 Millionen Pferde während des ersten Weltkrieges gedient haben (1 Pferd für 3 Männer im Feld) und diese Abhängigkeit von Pferden wurde auch dadurch reflektiert, dass die britische Armee in 1914 nur 827 Auto und 15 Motorräder besaß. Vier Jahre später unterhielten die Briten 56.000 Laster, 23.000 Autos und 34.000 Motorräder! In der Luftwaffe war dieser Wandel nicht weniger spektakulär. Gab am Anfang des Krieges weniger als 1.000 Flugzeuge (auf allen Seiten), waren 1918 mehr als 200.000 Flugzeuge an dem Konflikt beteiligt und Großbritannien produzierte alleine mehr als 2.700 Flugzeuge pro Woche.

Alle diese Transportmaschinen wurden mit Öl betrieben und es gab nur ein Land, das die Reserven und die Technologien besaßen, es zu liefern. In 1914 waren die USA schon für 65% der weltweiten Ölherstellung verantwortlich, die sich zu diesem Zeitpunkt auf 56 Mill. Tonnen pro Jahr belief (dies entspricht 1,2 Mill. Barrels pro Tag - ein Bruchteil von der heutigen Menge von 95 Mill. bpd!). Aber die schnelle "Verölung" des ersten Weltkrieges war in Betrieb gesetzt worden und sah einen Ölanstieg von 25% in vier Jahren. Aber nicht nur das, auch Amerikas Anteil an diesem Wachstum stieg an, was bedeutete, dass in 1918 über 75% des Weltöls von den Vereinigten Staaten geliefert wurden.

Und es war nicht nur bei der Rohölproduktion, dass Amerika den Ölmarkt dominierte. In 1914 hatte Großbritannien nicht eine einzige Raffinerie, während Amerika mehr als 20 hatte, die alle Rohöl mit Techniken und zu Standards verarbeiteten, die man heute noch als modern betrachten würde. Und weil der Erste Weltkrieg verschiedene Kraftstoffqualitäten verlangte, mussten die amerikanischen Raffinerien innovativ sein um mitzuhalten. Vor dem ersten Weltkrieg war Kerosin so ziemlich das einzige Produkt, das aus Rohöl hergestellt wurde (zum Heizen und Beleuchten), also waren Raffinerien einfach große Kessel die das Rohöl kochten, die Kerosinschicht abschöpften und dann (schockierend!) entweder den Rest verbrannten oder auf den Müll warfen. Doch Autos, Panzer, Flugzeuge und Schiffe brauchten jetzt verschiedene Brennstoffe und darum sahen die Kriegsjahre schnelle technische Entwicklungen wie die thermische Spaltung, in der schwerere Rohölmoleküle in leichtere gespalten werden, mit dem Ergebnis einer Verdopplung der Benzin, Naphtha und Diesel Produktion.

Amerikas totale Dominanz des Ölsektors am Ende des Krieges hielt für den Rest des Jahrhunderts an und die Macht und das Vermögen, die so entstanden, spielten eine Hauptrolle darin, Amerikas weltweite Vorherrschaft zu zementieren. Wenn man irgendwelche Vergleiche zwischen dem heutigen Tag und von vor 100 Jahre machte, sollte man vielleicht Chinas aktuelle totale Dominanz des elektrischen Batteriemarktes betrachten. 1918 startete, mit dem steigenden Ölgebrauch, der Tod der Kohle und die Versorgung wurde effektiv von den USA kontrolliert. Natürlich ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, ob die elektrische Mobilität den gleichen Einfluss auf das 21ste Jahrhundert haben wird, wie das Öl auf das 20ste. Aber wenn das der Fall wäre, würde die Tatsache, dass China im Moment mehr als 70% aller wertvollen Weltmetalle kauft und mehr als 90% der Transportbatterien, die aus diesen wertvollen Metallen gebaut werden, herstellt, ein klarer Indikator sein, welches Land die dominierende Supermacht des 21sten Jahrhunderts wäre.