



Ölwerke in Wietze bei Celle.

Der größte Öltank Europas stand einst in Wietze

Obwohl bereits in den 1860er Jahren Öl in Behältern abgefüllt und transportiert wurde, ist die Verbreitung stählerner Öltanks, die uns heute selbstverständlich und geradezu als sinnbildlich für die Mineralölindustrie erscheint, erst eine Entwicklung des 20. Jahrhunderts. ■ **Stephan A. Lütgert**



Literatur

- Ernst Hieke: Die Anfänge der Tankschiffahrt; in: Tradition – Zeitschrift für Firmengeschichte und Unternehmerbiographie, 8. Jg., Heft 2 (April 1963), S. 70–83
- Max und Ernst Albrecht: Lagerung und Transport des Erdöls und seiner Produkte; in: Carl Engler, Hans Höfer (Hrsg.): Das Erdöl – seine Physik, Chemie, Geologie, Technologie und sein Wirtschaftsbetrieb, Band 2, Leipzig 1909, S. 815–964

In der Anfangszeit der Mineralölwirtschaft gab es noch keine großen eisernen Tanks. Rohöl und Petroleum wurden, insbesondere bei eruptiven Bohrungen, in Erdreservoirn aufgefangen und dann in Holzfässer („Barrels“) abgefüllt. Sie wurden später durch Metallfässer ersetzt. Bezeichnenderweise wurde das erste richtige Tankschiff, das über 21 im Laderaum eingebaute eiserne Zisternen verfügte – der Dampfer „Zoroaster“ von Ludvig Nobel – erst 1878 gebaut. 1869 soll allerdings schon der mit 95 eisernen Gefäßen ausgestattete Segler „Charles“ Petroleum von Amerika nach Europa transportiert haben.

Bis dato war Petroleum Stückgut, das in Hafenschuppen in Fässern gelagert wurde – im Kaiserhafen in Bremen waren es 1880 bis zu 450 000 an der Zahl. Auf der Schiene sollen erstmals 1865 hölzerne Bottiche zum Öltransport zum Einsatz gekommen sein, die bald durch eiserne Zisternen beziehungsweise Kesselwagen abgelöst wurden. Seit den späten 1880er Jahren wurde immer mehr Öl in Tanks zwischengelagert, deren Bau jedoch für die deutschen Spediteure zu kostspielig war.

Aus Gründen der Stabilität haben Öltanks in der Regel die Form eines aufrecht stehenden Zylinders. Sie wurden aus einzelnen Eisenplatten aus Siemens-Martin-Stahl aufwendig zusammengenietet, wobei die unteren Platten die größte Blechstärke aufwiesen. Das Dach besaß meist eine flache Kegelform und bestand in der Anfangszeit aus Holz. Für Tanks, die leichtflüchtige Produkte wie zum Beispiel Benzin enthielten, wurden auch flache Dächer hergestellt, um diese mit einer Wasserschicht bedecken zu können.

Die größten Öltanks, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts weltweit gebaut wurden, hatten ein Fassungsvermögen von 10 000 Kubikmeter. Ein solcher gigantischer Tank

mit 36 Metern Durchmesser wurde in Wietze (Landkreis Celle) bereits im Jahre 1903, vier Jahre nach Ausbruch des Erdölbooms, für die Maatschappij tot Exploitatie van Oliebronnen errichtet. An der Montage des 57 000 Barrels fassenden Rundtanks, der von der Dampfkessel- und Gasometer-Fabrik AG vorm. A. Wilke & Co. in Braunschweig konstruiert worden war, beteiligten sich etwa 50 Kesselschmiede, die im Ort aufgrund fehlender Quartiere nicht unterzubringen waren.

Bereits ein Jahr darauf wurde ein zweiter Großtank für die Maatschappij gebaut, der mit zehn Metern Höhe sogar noch etwas voluminöser war. Über die Kosten der Bauwerke ist nichts bekannt, aber in der Literatur findet man die Angabe von sieben bis acht Mark pro Kubikmeter Tankinhalt. Ausweislich einer Ansichtskarte von 1905 war dies der „größte Öltank des Continents“. Zum Vergleich: Der aktuell größte Öltank in Schleswig-Holstein hat ein Fassungsvermögen von 45 000 Kubikmeter, berichtete der Norddeutsche Rundfunk am 7. Januar 2016. Es ist der neu errichtete Tank 83 des Total-Bitumenwerks in Brunsbüttel. ■



oben: Die Öltanks dominierten das Erscheinungsbild der Anlagen der Ölwerke in Wietze.

rechts: Von der Beschriftung der Postkarte von 1905 stammt das Prädikat des größten Öltanks des Continents.

Ansichtskarten: Deutsches Erdöl-museum Wietze



Hamburg – einstige Hauptstadt der Mineralölindustrie

Als „Tor zur Welt“ hat die Hafenstadt Hamburg beim Handel und Vertrieb mit Mineralöl von Anfang an eine herausragende Rolle gespielt. Damit entwickelte sie sich auch zu einem bedeutenden Standort der verarbeitenden Öl-Industrie – was nur in Fachkreisen bekannt ist. ■ **Stephan A. Lütgert**

Die ersten amerikanischen Petroleumfässer erreichten bereits zu Beginn der 1860er Jahre die norddeutschen Häfen, kurz nachdem in den Vereinigten Staaten von Amerika (USA) die erste Bohrung in Titusville (Pennsylvania) abgeteuft worden war. In Hamburg war es der gerade einmal 21 Jahre alte Kaufmann Edmund Siemers (1840–1918), der kurz darauf in den Handel mit dem neuen Leuchtstoff einstieg. Um dessen Absatz zu beschleunigen, importierte er Petroleumlampen aus den USA und gab diese örtlichen Klempnerbetrieben kostenlos zum Nachbau. Denn die hierzulande gebräuchlichen Öllampen funktionierten mit dem neuen Leuchtmaterial nicht.

In den folgenden zwei Jahrzehnten entwickelte sich allerdings der Raum Bremen an der Weser zum führenden Handelsplatz für amerikanisches (Roh-)Petroleum. Dies begünstigte der Staat, indem er die wegen der Brandgefahr notwendigen speziellen Lagerplätze bereit stellte und Vorzugstarife bei der Bahn einführte.

1863 wurde in Geestemünde, wo der mit dem Bremer Importhaus von Franz Ernst Schütte (1836–1911) in Verbindung stehende Spediteur Wilhelm Anton Riedemann (1832–1920) ansässig war, auf Kosten der Hanoverschen Regierung der erste Petroleumschuppen außerhalb des Hafengeländes eingerichtet. Bis 1865 wurden die Kapazitäten dort weiter ausgebaut. Im selben Jahr ging auch in Bremerhaven ein entsprechender Schuppen in Betrieb, 1875 dann dort der Kaiserhafen I mit einem Ölmuschlagplatz. Durch diese Anstrengungen konnte die Ölfuhr von 1 477 Tonnen im Jahre 1862 auf knapp 213 000 Tonnen im Jahre 1877 gesteigert werden. In Hamburg waren es damals nur 46 000 Tonnen. Mit der Umstellung von Fass- auf Tanktransport („in

bulk“) und den Bau von Tankbehältern behauptete Bremen im Ölhandel noch eine Weile seine Vorreiterrolle.

Hamburgs Aufstieg zum Ölhafen

Mit wachsender binnenländischer Nachfrage gewann jedoch die Elbe als (verkehrs-)günstigster Vertriebsweg – und damit Hamburg, beziehungsweise das damals noch preußische Harburg, als Ölhafen zunehmend an Bedeutung. Eine Voraussetzung dafür, dass Hamburg mit seinen führenden Importfirmen Siemers & Co. und Sanders & Co. gegenüber der Weser allmählich aufholen konnte, war 1879 die Verlagerung des Umschlags vom Teerhof zum neu erbauten Petroleumhafen am dem Kleinen Grasbrook. Dieser wurde von Riedemann gepachtet, der allerdings keine Geschäfte mehr auf eigene Rechnung tätigen durfte und seine neuen Tankschiffe abziehen musste.

Riedemann gründete daraufhin 1890, auch als Reaktion auf die steigende Rohöleinfuhr aus Russland, zusammen mit Franz und Carl Schütte in Verbindung mit ihrem Lieferanten, der Standard Oil Company of New York, die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft (DAPG). Diese übernahm im Folgejahr das Geschäft von Siemers & Co. und Sanders & Co. und verlagerte 1904 ihren Sitz von Bremen nach Hamburg. Seit 1895 übertrafen die Petroleumimporte Hamburgs die von Bremen. Spätestens als 1914 nach drei Jahren Bauzeit ein neuer Petroleumhafen auf Waltershof – der größte Europas – mit einer Lagerfläche von 550 000 Quadratmeter eröffnet wurde, war die Vorrangstellung Hamburgs im Mineralölhandel endgültig besiegt.

Außer der DAPG fasste 1898 ein weiterer amerikanischer Ölkonzern mit einem deutschen Ableger in



Link

www.erdoel-erdgas-deutschland.de/80-jahre-erdoelloederung-in-hamburg



Literatur

Hans Friedrich: Hamburg als Zentrum der deutschen Mineralölwirtschaft, Teil I bis 4; in: Petroleum, 31. Jg., 1935, Heft Nr. 37-40

oben: Raffinerien und Schmierstoffwerke prägen Teile des Hamburger Hafens, wie hier der Werksteil Hohe Schaar der Shell-Raffinerie Harburg. Foto: Sven Bardua, 2011