

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) abgeteufelt 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-erdoelvoerderung-in-hamburg](http://www.erdoel-erdgas-deutschland.de/80-jahre-erdoelvoerderung-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



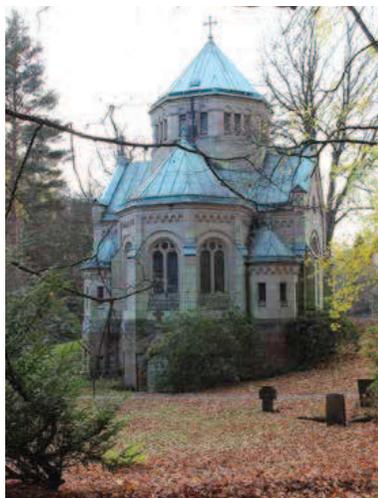
Hamburg Fuß, die Vacuum Oil Company, die spätere Mobil Oil. Diese importierte zunächst nur Schmieröle aus den USA, ging aber bald dazu über, einheimische Rohöle aus Niedersachsen zu verarbeiten, die ab 1900 insbesondere aus Wietze kamen. Dazu erbaute sie 1905 eine Raffinerie an der Elbe unterhalb von Altona in Schulau (1997 stillgelegt). Zu dieser Zeit existierten bereits mehrere weiterverarbeitende Betriebe an der Niederelbe, welche den zunehmenden Bedarf an Schmierstoffen abdeckten: Ernst Schliemanns Ölwerke (gegründet 1879), die Mineralölwerke Albrecht & Co. (gegründet 1884), die Ölwerke Stern-Sonneborn (Ossag, gegründet 1889) und die Deutschen Erdölwerke in Wilhelmsburg (gegründet 1901).

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts vermehrte sich deren Anzahl und Verarbeitungsmenge noch einmal erheblich. Es entstanden 1911 die Schmierölraffinerie Hamburg-GmbH der Oleum GmbH (später Ölwerke Julius Schindler) sowie 1928 die Ebano-Asphaltwerke AG (später Esso, heute Holborn) und ein Jahr darauf die Asphalt- und Schmieröl-Raffinerie der Rhenania-Ossag Mineralölwerke AG (später Shell, heute Nynas), die beiden letzteren am Seehafen IV in Harburg. 1935 ging die Raffinerie der Eurotank AG – seit 1948 von British Petroleum (BP) weitergeführt – zur Verarbeitung von importiertem Rohöl am Petroleumhafen in Waltersdorf in Betrieb (1985 stillgelegt). Die Raffinerien wurden nach erheblichen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wiederaufgebaut und stark erweitert.

### Hamburg als Hauptverwaltungssitz

In Hamburg waren aber nicht nur die verarbeitenden Betriebe angesiedelt, sondern auch die Verwaltungssitze zahlreicher Ölgesellschaften. So verlegte die Deutsche Erdöl AG (Dea), welche kriegsbedingt von Berlin-Schöneberg nach Wietze umgezogen war, ihre Verwaltung 1949 in das Semperhaus (Spitalerstraße) in Hamburg. Später übernahm sie das Verwaltungsgebäude der Nitag Deutsche Treibstoffe AG an der Moorweide, bevor sie 1977 in ein neues Bürogebäude in der City Nord umzog. Dieses neu errichtete Bürohausviertel war bereits Sitz der Hauptverwaltungen der Esso Deutschland, der Deutschen BP (vormals Aktiengesellschaft für österreichische und ungarische Mineralölprodukte, kurz Olex) und der Deutschen Shell AG. Erhalten sind auch die repräsentativen Vorgängergebäude von Shell (Alsterufer 4) und Esso (Neuer Jungfernstieg 25) im Stadtzentrum. Zu den großen Unbekannten gehörte die in Hamburg-Waltershof ansässige, 1921 von der MAN AG und der Franz Haniel & Cie. GmbH gegründete Ölhag (Allgemeine Ölhandlungsgesellschaft) – 1935 mit der sechstgrößten Tankstellenkette in Deutschland. Sie wurde 1938 von DAPG und Rhenania-Ossag übernommen.

1914 besaß die in Hamburg ansässige DAPG die größte Tankerschifflotte der Welt. Mitte der 1930er



Jahre belief sich die Tonnage der Hamburger Tankerschiff-Reedereien auf 155 000 Ladetonnen (tdw). An der Weser waren es nur 22 000 tdw. Zudem verfügte die Waried Tankerschiff Reederei GmbH der DAPG dank in Panama registrierter und gecharterter Tanker der Standard Oil über knapp 256 000 tdw zusätzlich.

Auch beim Tankerschiffbau nahm Hamburg als Sitz namhafter Großwerften bis zur Werttenkrise zu Beginn der 1960er Jahre im internationalen Maßstab eine wichtige Rolle ein. Hamburg lag beim Tankerschiffbau zwischen den beiden Weltkriegen an zweiter Stelle hinter Kiel. Die Deutsche Werft AG in Finkenwerder belegte 1953 im Handelsschiffbau insgesamt mit 219 000 tdw weltweit sogar den ersten Rang. Im selben Jahr wurde der mit 45 242 tdw seinerzeit größte Tanker der Welt, die „Tina Onassis“, von der Howaldtwerke Hamburg AG fertiggestellt.

Die Tankergrößen wuchsen rasch: Mit der „Esso Deutschland“ und der „Esso Bayern“ entstanden 1964 auf den Howaldtwerken nach Verlängerung des Doppelhelgens 3 mit 91 630 tdw die größten deutschen Nachkriegsneubauten. 1976 folgte bei der Howaldtwerke-Deutsche Werft AG (HDW) schließlich die 68,80 mal 42,60 Meter große, von der C. Deilmann AG (Bentheim) konzipierte Bohrsinsel „Transocean 4“ für die Nordsee. Ihre sechs Beine waren 84 Meter lang.

### Hamburg als Vorreiter im Mineralölverbrauch

Hamburg (mit Altona, Wandsbek und Harburg) lag mit 38 199 Kraftfahrzeugen im Jahr 1931 an zweiter Po-



sition nach der Reichshauptstadt Berlin. Wenige Jahre später waren es schon weit mehr als 50 000 Autos in der Hansestadt. Dementsprechend viele „Tankstellen“ – den Begriff prägte 1922 die Olex – gab es hier: nämlich 750. Außerdem waren schon 100 „Großtankstellen“ in Betrieb: Dabei hatte der Ausbau der Tankinfrastruktur erst in den 1920er Jahren an Fahrt gewonnen. So gab es in Deutschland 1925 nicht einmal 1 000 Einrichtungen dieser Art, fünf Jahre später waren es schon 50 000!

Die erste Zapfsäule soll 1923 vor der Drogerie Robert Zippan in der Wagnerstraße in Hamburg von der DAPG errichtet worden sein. Die erste Tankstation zum Vertrieb von Dapolin-Benzin wurde 1927 von der DAPG an der Hochbahn-Station Hudtwalckerstraße in Hamburg eröffnet. Es war eine „Großtankstelle“ mit überdachtem Tankplatz, mehr als einer Zapfsäule für die verschiedenen Kraftstoffsorten, einem Ölkabinett sowie Tankwart und Autodiener. Ebenfalls in Hamburg (Harvestehude) schlug 1931 an der Rothenbaumchaussee (Ecke Hansastrasse) die Geburtsstunde für einen vom Architekten Karl Schneider entworfenen neuen Großtankstellen-Typ. Die sogenannte Blocktankstelle war durch die konstruktive Trennung von Kassenhaus und Schutzdach gekennzeichnet, das separat – fast schwebend – auf schmalen Stahlstützen in fünf Meter Höhe ruhte.

Schließlich gehört zu Hamburg eine bedeutende Erdölförderung, nämlich in Reitbrook in den Marschlanden. Hier war im Zuge einer Brunnenbohrung der Ham-



**oben links:** Das Verwaltungsgebäude am Mittelweg 180 in Hamburg (heute Präsidiilverwaltung der Universität) war Sitz der Nitag, bis die Dea 1948 ihre Zentrale von Berlin hierher verlegte.  
Foto: Deutsches Erdölmuseum Wietze

**Mitte links:** Auf einer dramatisch wirkenden Ansichtskarte ist die bei einer Ölbohrung unbeabsichtigt entstandene „Flamme von Neuen-gamme“ festgehalten.  
Ansichtskarte: Deutsches Erdölmuseum Wietze

**oben rechts:** Eine Bohrsinsel wird auf der Elbe geschleppt, hier vor Blankenese.  
Ansichtskarte: Deutsches Erdölmuseum Wietze

**Mitte:** Die Pferdekopfpumpen der Erdölfelder Reitbrook verteilen sich unauffällig in der Marschlandschaft.  
Foto: Sven Bardua, 2012

**unten:** Die Abteilung Tankbau der Howaldtwerke AG Hamburg montiert einen Ölbehälter.  
Fotos: Howaldtwerke Hamburg AG / Sammlung Jürgen Albers, 1953



**oben links:** Eine fast unüberschaubare Zahl kleinerer Öltanks kennzeichnet das Tanklager Neuhoft der 1953 in Hamburg gegründeten Hansamatex.  
Foto: Deutsches Erdölmuseum Wietze

**oben rechts:** Das Eingangstor der Ölwerke Julius Schindler in Hamburg-Neuhoft ließ kaum auf einen ölverarbeitenden Betrieb schließen.  
Foto: Sammlung Hans-Kai Möller

**Mitte:** Für Anton Riedemann entstand ein großes Mausoleum auf dem Ohlsdorfer Friedhof, hier die eher unbekannt Rückseite.  
Foto: Sven Bardua, 2020