Der Petrol-Hafen in Hamburg

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **23 (1930)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

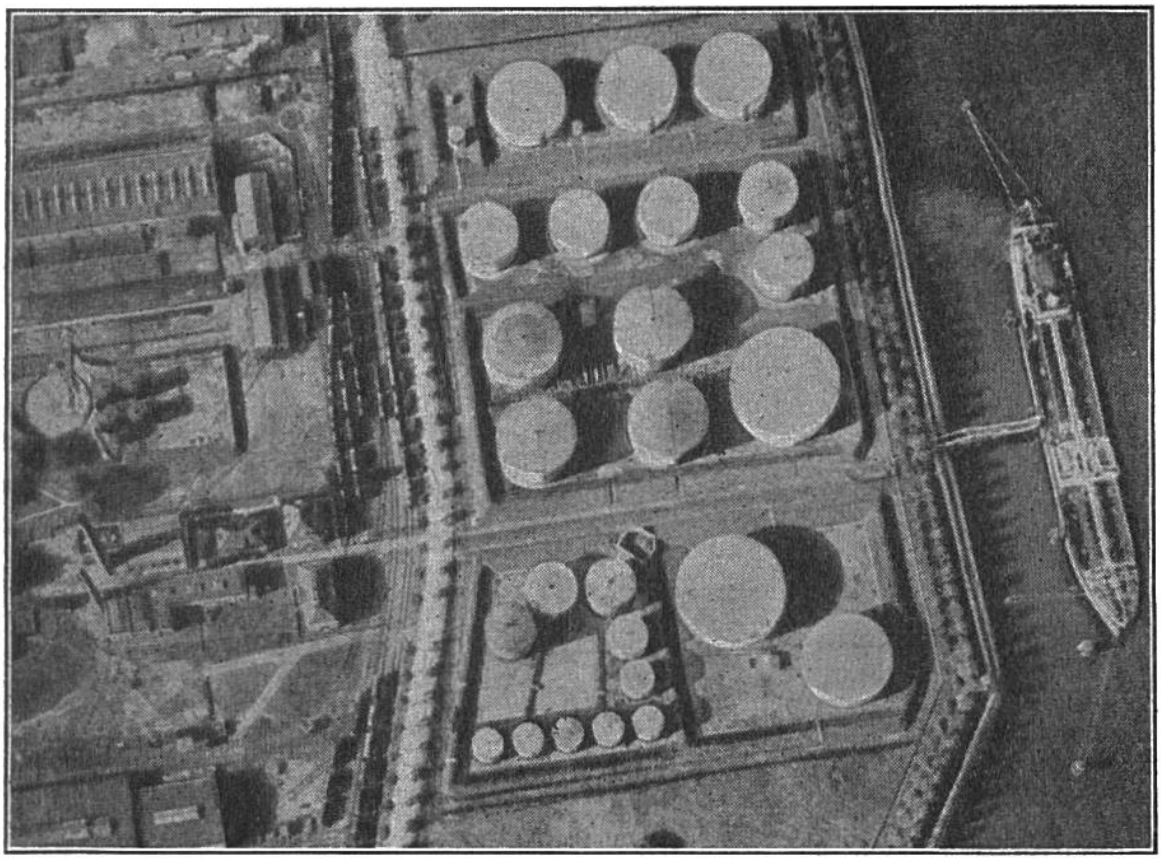
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

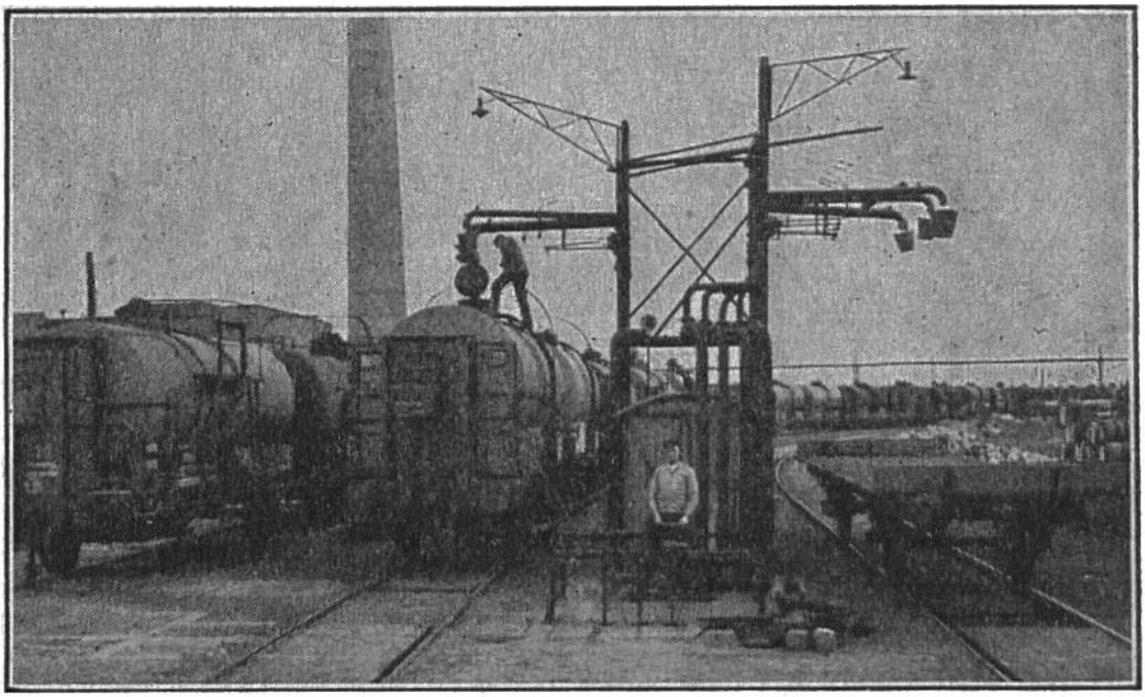
http://www.e-periodica.ch



Vom Flugzeug aus gesehen: Der Petrol-Hafen Hamburgs, der grösste des Kontinents, mit den mächtigen Tankanlagen. 1928 kamen auf dem Seewege 1 734 000 Tonnen Erdöl nach Hamburg.

DER PETROL-HAFEN IN HAMBURG.

Im Jahre 1913 löschten die Schiffe im Hamburger Hafen eine Ladung von rund 500 000 Tonnen Erdöl, 1928 hatte sich die Zahl um das Dreifache vermehrt. Die Menge ergäbe, in Kesselwagen zu 10 Tonnen abgefüllt, einen Eisenbahnzug, dessen Länge der Bahnstrecke Hamburg—Genf entspräche. Das ist doch merkwürdig, wird sich mancher Leser denken, ist denn nicht im letzten Jahrzehnt die Petroleumlampe aus vielen tausend Stuben fort in die Gerümpelkammern gewandert und statt ihrer blitzte die elektrische Birne auf! Das ist schon richtig. Der Verbrauch von Lampenöl ist stark zurückgegangen. Dafür ist aber die sonstige Verwendung des Erdöls gewaltig gewachsen. Aus dem Roherdöl wird nämlich Benzin, Öl für Dieselmotorfeuerung, Schmieröl, Asphalt gewonnen.

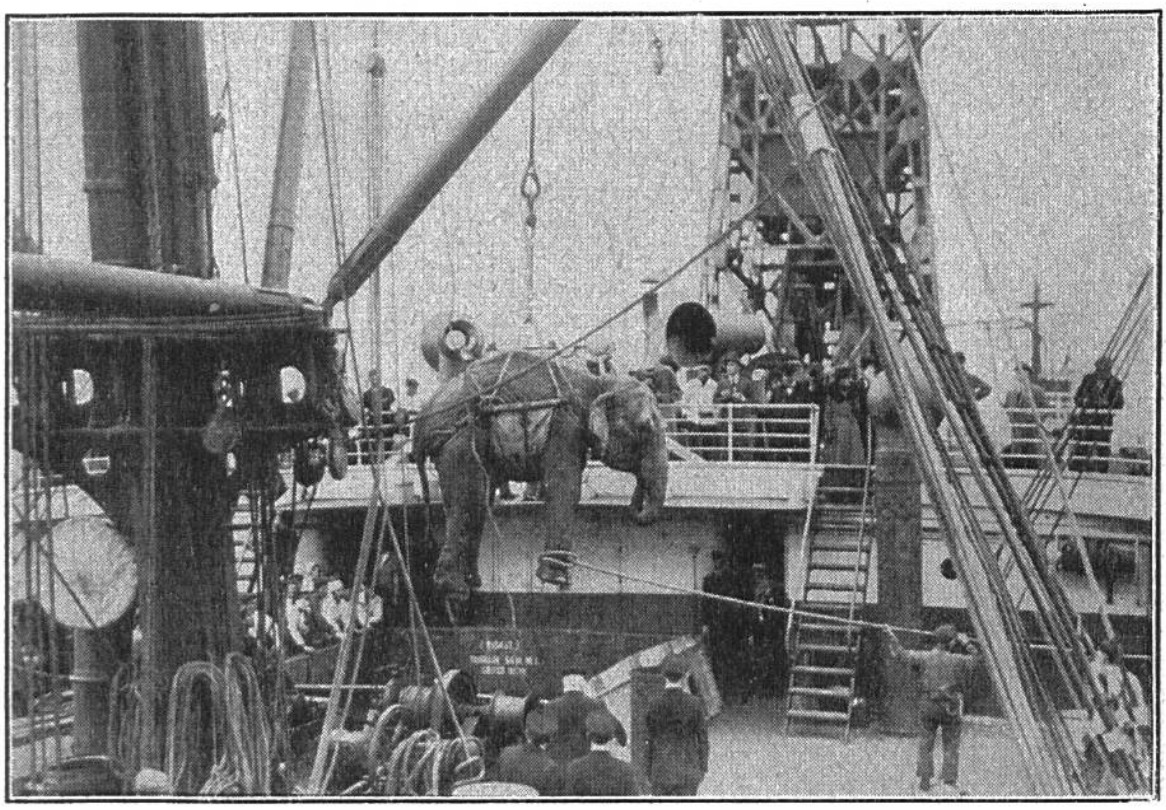


Der Hamburger Petrol-Hafen. Einfüllen von Petroleum, Benzin, Mineralöl in Eisenbahntankwagen.

In Hamburg liegt der Petrolhafen, wie er uns in einem Fliegerbild vorgeführt wird, am Westende der gesamten Hafenanlagen. Er umfasst 75 ha Landfläche, und ein Kai von 2,2 km führt ihm entlang. Da wird Petrol vom Schiff auf die Bahn oder auf die Tankkähne der Binnenschiffahrt umgeladen, aber auch in grossen Behältern, den Tanks, gelagert. Hamburg verfügt über das grösste Erdöllager des europäischen Festlandes. Die Tankanlagen fassen nämlich eine Petroleummenge von rund 650 000 Kubikmeter. Die Tanks sind aus besonders starkem Eisenblech hergestellt und haben einen Durchmesser von 9 bis 24 Meter und eine Höhe von 6 bis gegen 15 Meter. Sie sind demnach etwa so gross wie bei uns die Gaskessel. Jeder Tank hat seine Füll- und Abfüll-Leitung. Manchmal sind beide auch in einer einzigen Leitung vereinigt und durch entsprechende Ventile und sogenannte Schwenkrohre umstellbar. Natürlich dürfen solche Behälter nicht rinnen, darum werden sie stets auf ihre Dichtigkeit hin untersucht. Dass sie nicht in bedrohlichem Masse warm werden

können, dafür sorgt eine selbsttätige Wasserberieselungsanlage. Gegen Blitzschlag und Feuersgefahr sind Sicherheitsmassnahmen getroffen. Namentlich ist durch Dämme dafür gesorgt, dass das brennende Öl eines Tanks nicht auf andere Tanklagerplätze und die Hafenanlagen überlaufen kann.

Für den Erdöltransport gibt es besonders gebaute Schiffe, sogenannte Tanker. Bis zu 20 000 Tonnen fassen ihre Behälter, die sich im Vorder- und Mittelschiff befinden, während die Schiffsmaschinen im Hinterschiff untergebracht sind.

EIN GEWICHTIGER PASSAGIER VERLÄSST DAS SCHIFF.

Da der Landungssteg nicht für solch Gewicht und solche Grösse gebaut ist, wird dem Elefanten eine schwimmgürtelartige Bauchbinde umgelegt. Der Lastkran hebt den Koloss an langem Seile behutsam auf und setzt ihn an Land. In geduldsamer Ruhe lässt sich das verständige Rüsseltier gefallen, was seine kleinen Gebieter, die es in fremde Lande geführt haben, mit ihm vornehmen.