

# Oel-Arterien

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **54 (1950-1951)**

Heft 23

PDF erstellt am: **06.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-670772>

## **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.

# Oel-Arterien

Als die alliierten Truppen im Sommer 1944 in Frankreich die grösste Invasion der Kriegsgeschichte in Szene setzten, war ihre erste Sorge, nachdem sie auf dem Festland Fuss gefasst hatten, die Errichtung einer Pipe-line zur Sicherstellung der Brennstoffversorgung für Flugzeuge, Tanks und Motorwagen aller Art und Gattung. Daraus mag hervorgehen, welche gewaltige Bedeutung dieser Nachschub für eine kämpfende Armee erhalten hat — auch im zivilen Bereich freilich ist dieses volkswirtschaftliche Kapitel in vorderster Front gerückt, denn unser motorisiertes Zeitalter frisst ständig steigende Mengen von Treibstoff aller Art, sodass dem Transport dieser Güter der Erde alle Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Dabei unterscheidet man grundsätzlich zwischen dem Rohprodukt, wie die Bohrtürme es liefern, und dem Endprodukt, wie es in verschiedener Form aus den Raffinerien kommt. Schon in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts wurde in den USA die Technik der Pipelines entwickelt, vorerst in der Form von Sammelkanälen aus den Produktionsgebieten zu den grossen Raffinerien. Im Jahre 1900 waren 29 000 km Rohrleitungen im Betrieb, die allerdings bis 1947 auf 245 000 km vermehrt wurden; das macht rund sechsmal den Erdumfang am Äquator aus. Erst relativ spät wurde dieses Transportsystem auch für die Endprodukte des Fabrikationsprozesses in Erwägung gezogen, also für Heizöl, Petroleum, Schweröl, Benzin gewöhnlicher Oktanzahl, Flugbenzin mit 80 Oktan usw. Dies deshalb, weil die Verfrachtung dieser Flüssigkeiten in Röhren die Frage der Trennung aufwarf, d. h. es mussten zuerst Verfahren gefunden werden, welche keine allzu grosse Vermischung bei einem Wechsel von einem Transportgut zu einem andern mit sich brachten. Schliesslich fand man die entsprechenden Rezepte, wenn sich auch in den «Kontaktzonen» eine scharfe Trennung nicht herbeiführen liess und man u. a. Zuflucht zu verschiedenen Färbungen nehmen musste, um schliesslich eine «Triage» vornehmen zu können ähnlich wie bei einem Güterzug, wenn die verschiedenen Wagen einer nach dem andern auf

ein besonderes Geleise geschoben werden. Dass trotz dieser Fortschritte der Oeltanker, das besondere Lastschiff, immer noch die Oberhand für den Transport der raffinierten Produkte behalten hat, mag daraus hervorgehen, dass 1947 erst 29 000 km Pipe-line dieser Art in Betrieb waren (Beginn im Jahre 1931: 5000 km). Beim Ausbau dieser Systeme war weiter zu berücksichtigen, dass vorerst Kontrollgeräte entwickelt werden mussten, die mit Hilfe von akustischen oder optischen Alarmapparaten den Aufsichtsstationen meldeten, wenn etwas nicht in Ordnung war — das ist bei den Fertigprodukten von wesentlich grösserer Bedeutung als beim Transport des relativ billigen Rohstoffs. Hinzu kommt noch die Geographie: Wo die Tankschiffe keine grossen Umwege von den Raffinerien zu den grossen Verbrauchszentren zurückzulegen haben, liegen die Seewege in Führung. Im Mittleren Orient aber, wo die Schiffe aus dem Persischen Golf zuerst Arabien umfahren müssen und dann erst noch die Taxen für die Durchfahrt durch den Suezkanal zu entrichten haben, stellt sich der Wettbewerb eindeutig zugunsten der Pipe-line. Es sind denn auch im Rahmen des grossen amerikanischen Hilfsprogramms für die «zurückgebliebenen Gebiete» drei neue Rohrleitungen geplant und zum Teil schon in Angriff genommen worden, nämlich die «Transarabian pipe line», 1800 km lang, mit 75 cm Röhrendurchmesser, von Abqaiq im Oelgebiet des Araberkönigs Ibn Saud nach Haifa am Mittelmeer, die «Middle East pipe line» mit 1300 km Länge, Röhren von 80 cm Durchmesser, Ausgangspunkt Abadan am Persischen Golf und Endstation in Tripoli, wo teilweise schon die Leitungen aus den Oelgebieten des Irak münden, die übrigens verstärkt werden sollen. Nummer 3 ist in der Planung noch nicht bis zum Ende gefördert, soll aber von Koweit am Persischen Meerbusen (arabisches Ufer) nach einem Verschiffungshafen am Mittelmeer führen. Bleibt noch nebenbei zu erwähnen, dass alle diese Projekte einen sehr deutlichen politischen Hintergrund haben, wie überhaupt alle Erdölgeschäfte strategisch «durchzogen» sind. Doch das steht auf einem andern Blatt Gegenwartsgeschichte...

-o-