

schon von Alters her den Einwohnern des Landes bekannt war, wenn auch eine planmäßige Ausnützung auf chemisch-technischer Grundlage sich erst in der neuesten Zeit in größerem Umfange entwickeln konnte.

### Siebentes Kapitel:

## Der Übergang zur Industrie.

Die 1734 gedruckte Doktor-Dissertation Höffels behandelt das Erdöl fast ausschließlich unter chemisch-medizinischen Gesichtspunkten als Heilmittel. Nur im vorletzten (32.) Paragraphen wird aufgezählt, welchen Zwecken das Bitumen im allgemeinen außerdem noch dienstbar gemacht werden könne. So finde es z. B. Verwendung als Bindemittel beim Bau zum Zusammenfügen der Steine, als Schutzmittel gegen Ungeziefer sowohl bei Tieren wie bei Pflanzen, namentlich Weinreben („Itali vermes vitulorum bitumine cum lacte propinato depellunt“), als Schutzmittel gegen das Rosten der Metalle und gegen das Faulen des Holzes, als Konservierungsmittel anatomischer Präparate und zum Einbalsamieren von Leichen, zur Herstellung von Firniß und zum Überziehen von Gemälden, denen dadurch Glanz verliehen wird, als Gerbmittel und Lederfett („ad praeparanda ac emollienda coria“) sowie als Wagenschmiere („Polonis, uti et nostratibus inunxtioni axium inservit“), bei der Herstellung von Feuerwerk und Fackeln, ja nach dem Zeugnis des Plinius, Strabo, Cordus, Ulysses Aldrovandus, Rzaczynski und Licetus habe es in alter Zeit im Haushalt zum Füllen der Lampen und Laternen gedient, was übrigens auch heutigen Tages noch üblich sei („pro nutrimento lampadum et lucernarum in oeconomia antiquis temporibus adhibebatur, quod quidem et hodie adhuc in usu esse solet.“)

Anscheinend ist nun durch die wissenschaftliche Untersuchung Höffels das Interesse weiterer Kreise auf das Lamperslocher Erdölvorkommen hingelenkt worden. Wie Wendling in seiner bereits zitierten Abhandlung erzählt, kam ein Jahr darauf ein griechischer Arzt, Johann Damascenus Erynis von Erynis (oder Eirinis) in die Gegend und entdeckte in einer Entfernung von 180 Schritten von dem Brunnen *Erdpech* in einer Sandlage. Im Jahre 1740 meldete er sich bei der Hanau-Lichtenbergischen Herrschaft und erhielt eine Konzession „zur Grabung der schwarzen Steine, die sich auf einer Matte unweit des sogenannten Bächelbronns und in dem angrenzenden Walde fanden und zur Ausziehung eines mineralischen Öls tauglich sein sollten. Diese Lehnung war gegen einen jährlichen Zins von 21 Gulden auf 40 Jahre abgeschlossen, aber Erynis, der sich bei einem Schreiner in Merkweiler einquartiert und dort ein sehr bescheidenes Laboratorium eingerichtet hatte, konnte

seine Entdeckung nicht recht verwerten. Er beschränkte sich auf die Herstellung verschiedener pharmazeutischer Mittel und starb in Armut, nachdem er alle seine Rechte auf einen schweizerischen Fabrikanten, Ludwig Peter Ancillon von la Sablonnière, übertragen hatte. Dieser war Inhaber eines Asphaltgeschäfts in Neuenburg in der Schweiz gewesen und hatte 1740 von der französischen Regierung ein alle anderen ausschließendes Privilegium für das ganze Königreich erlangt. Jetzt kam er nach Lampersloch und errichtete in dem benachbarten Merkweiler eine Fabrik zur Verarbeitung des bituminösen Sandes, auf den er bei seinen bis auf 32 m Tiefe ausgedehnten Grabungen stieß, nachdem er die Rechte des Griechen Erynis erworben hatte. Aber obwohl er es recht gut verstand, für seine Produkte in etwas marktschreierischer Weise Reklame zu machen,<sup>1)</sup> war auch seinem Unternehmen auf die Dauer kein finanzieller Erfolg beschieden. Eine von ihm begründete Aktiengesellschaft, an der 40 Aktionäre beteiligt waren, brach sogar in Folge verschiedener verfehlter Anlagen zusammen. Nach seinem Tode setzte seine Witwe gemeinsam mit Anton Le Bel aus Paris die Untersuchungen weiter fort, und diesem, der 1768 das Geschäft allein übernahm gelang es endlich, einen in der Hauptsache auf die Herstellung von Wagenschmiere gerichteten Industriebetrieb einzurichten, der unter der Bezeichnung einer „mine et manufacture d'asphalte“ bald eine mehr als lokale Bedeutung beanspruchen konnte. Es kam ihm hierbei zu Statten, daß die französische Regierung der neuen Industrie gegenüber eine besonders wohlwollende Haltung einnahm, indem sie ihr Befreiung von verschiedenen Abgaben gewährte, wie aus folgenden zwei Beschlüssen des französischen Staatsrats hervorgeht:<sup>2)</sup>

„Beschluß des Staatsrats vom 23. Juni 1772  
zu Gunsten der Asphalt-Manufaktur.

Auf das dem König in seinem Rate vorgelegte Gesuch des Anton Le Bel, Ritters und Besitzers einer Fabrik von Fetten, Öl und anderen Waren, die aus der Asphaltgrube stammen, welche er im Unter-Elsaß in der Herrschaft des Landgrafen von Hessen-Darmstadt betreiben läßt . . . hat der König in seinem Rate nach Prüfung der miteingereichten Papiere und auf Vortrag des Generalkontrolleurs der Finanzen, Herrn Abbé Terray, beschlossen, dem erwähnten Gesuche Folge zu geben und gestattet Herrn Anton Le Bel, die aus seiner Fabrik stammenden Fette, Asphaltöl oder andere Waren, sie

<sup>1)</sup> Auf Grund zweier, im Straßburger Bezirksarchiv befindlicher Prospekte macht Wendling hierüber nähere Mitteilungen, die hier nicht nochmals wiedergegeben werden sollen.

<sup>2)</sup> Der französische Text ist abgedruckt im Dictionnaire géographique, historique et politique de l'Alsace, Bd. I, S. 392—395. Von P. X. Horrer, Straßburg, 1787.

seien gereinigt oder roh, verarbeitet oder nicht verarbeitet, in das Königreich einzuführen, ohne eine Abgabe an den Zollhebestellen an der Grenze oder im Innern des Königreichs zahlen zu müssen, sofern die Ware von einem Ursprungszeugnis begleitet ist, welches mit seiner oder seines Direktors Unterschrift versehen ist. Auch gestattet Se. Majestät dem Herrn Le Bel, sie entweder persönlich oder durch beauftragte Personen in allen Städten des Königreichs im Groß- oder Kleinhandel zu verkaufen oder feil zu bieten, ohne daß die Kaufmannsinnungen ihm oder den Händlern deswegen Schwierigkeiten bereiten dürfen, und verfügt weiter, daß der genannte Unternehmer sowie der Direktor und sämtliche Angestellte und Arbeiter der Manufaktur das gleiche Privilegium genießen wie die Arbeiter in den anderen bergmännischen Betrieben des Königreichs. Auf Grund dieses Beschlusses sind alle erforderlichen Freibriefe auszufertigen. Geschehen und gegeben zu Versailles, den 23. Juni 1772. Gez. De Vouigny.“

Trotz dieser Verfügung versuchten die elsässischen Provinzial-Finanzbehörden das Mineralfett zu einer Steuer heranzuziehen. Es erging deshalb ein zweiter

„Beschuß des Staatsrats, vom 27. Oktober 1772, welcher die Ausführung desjenigen vom 23. Juni ds. Js. anordnet und allen oberen und unteren Steuerbehörden verbietet, von den Substanzen und Ölen der Asphaltgrube und Manufaktur, im Unter-Elsaß bei Merkweiler gelegen und dem Herrn Le Bel gehörend, irgendwelche Steuer-, Hoheits- oder Zollabgaben zu erheben:

Der Unternehmer der im Unter-Elsaß betriebenen Grube und Fabrik von Fetten und Asphalt-Öl, Anton Le Bel, hat dem König in seinem Rate eine Eingabe unterbreitet, in welcher darauf hingewiesen wird, daß seit Entdeckung dieser Grube die Regierung ihre Ausbeutung als im öffentlichen Interesse liegend angesehen und Se. Majestät, um die Unternehmer des Betriebs zur Erweiterung des Absatzes der daraus gewonnenen Produkte zu ermutigen, ihnen dauernd völlige Zollfreiheit bei der Einfuhr und Abgabefreiheit innerhalb des Königreichs durch verschiedene Beschlüsse seines Staatsrats aus den Jahren 1720, 1730, 1740 und 1752 gewährt hat. Die gleiche Vergünstigung ist dem Verfasser der Eingabe durch Beschluß vom 1. September 1761 und durch einen weiteren vom 23. Juni ds. Js. gewährt worden, auf Grund welches letzteren ihm die Freibriefe ausgestellt worden sind, die bei verschiedenen obersten Landesbehörden registriert sind. Die darin ausgesprochenen Beweggründe, der Inhalt und der Wert dieser Vergünstigung sind folgende: Diese Fabrik ist die einzige ihrer Art nicht nur im Elsaß, sondern in ganz Europa. Ihr Produkt und seine Verwendung sind erst seit so kurzer Zeit bekannt, daß es in keinem Zolltarif und keinem Steuerpacht-

Vertrag besonders genannt ist. Die dem Gesuchsteller gewährte Vergünstigung der Abgabefreiheit findet ihre Begründung unter anderem in dem Bestreben, ihn bei der Förderung des Asphaltz zu ermutigen, der mit erheblichen Kosten aus dem Erdinnern gewonnen werden muß („qu'il faut aller chercher à gros frais dans les entrailles de la terre“), und ihn für die Anlage seines kostspieligen und hinsichtlich des Erfolges immerhin unsicheren Unternehmens zu entschädigen, ferner auch diesem seltenen und einzigartigen Handel freie Bahn zu schaffen und dem Fuhrwesen ein häufiges und billiges Schmieren der Fahrzeuge zu ermöglichen, indem man dem Volke die Wagenschmiere für den eigenen Bedarf ablassen könnte („en laissant au peuple l'usage du vieux-oing pour sa subsistance“). Nachdem seine Vorgänger dabei zu Grunde gegangen sind, wäre er der gleichen Gefahr ausgesetzt, wenn Se. Majestät ihm nicht die Vergünstigung der Abgabefreiheit gewähren würde, die um so gerechtfertigter ist, als er im Vertrauen auf die Beschlüsse des Staatsrats, die ihm alle Steuer-, Hoheits- und Zollabgaben, soweit sie königlich sind, erlassen, seit zehn Jahren ganz erhebliche Summen aufgewendet hat, um sein Unternehmen in die Höhe zu bringen, ohne jedoch dabei einen Gewinn zu erzielen. Da dasselbe im Unter-Elsaß liegt, kann er seine Produkte nur auf den Straßen dieser Provinz vertreiben; da er aber im ganzen Königreich Abgabefreiheit zugesichert erhalten hat, so muß er doch erst recht das gleiche Recht hinsichtlich der im Elsaß bestehenden Zoll- und Hoheitsabgaben genießen. In dem Augenblicke, wo er gerade anfangen könnte, seinen Schaden wieder beizukommen und seinen Handel auszudehnen, um dem herrschenden Mangel an Unschlitt und Schmiermitteln zum Einschmieren von Fahrzeugen und Maschinen abzuhelpfen, würde er der Wirkung der Gnade verlustig gehen, die ihm so berechtigter Weise erwiesen worden ist, wenn Se. Majestät nicht den Herrn Intendanten, der die kommissarischen Geschäfte in Sachen der Steuern, Zölle und Hoheitsabgaben in der Provinz Elsaß wahrnimmt, anweist, den Beschluß des Staatsrats vom 23. Juni ds. Js. zur Ausführung zu bringen. . . . Auf das eingereichte und von Le Bel als Bittsteller unterzeichnete Gesuch, sowie auf Vortrag des Generalkontrolleurs der Finanzen und ordentlichen Mitglieds des Königlichen Rats, Herrn Abbé Terray, hat daher der König in seinem Rate der Bitte des Genannten stattgegeben und befohlen und angeordnet, daß der Beschluß vom 23. Juni ds. Js. nach seinem Inhalt und Wortlaut ausgeführt werde. Se. Majestät verbietet hiernach allen höheren und niederen Steuerbehörden, von den Fetten und Ölen in der Asphalt-Grube und -Manufaktur irgend welche Steuer-, Hoheits- oder Zollabgaben zu erheben, sofern Herr Le Bel oder die von ihm bestellten leitenden Personen die in genanntem Beschluß vorgeschriebenen

Formalitäten erfüllen. Se. Majestät verpflichtet den Herrn Intendanten, der als Kommissar hierfür im Elsaß bestellt ist, für Ausführung dieses Beschlusses Sorge zu tragen. Geschehen im Staatsrat des Königs zu Fontainebleau am 27. Oktober 1772. Gezeichnet De Vougny.“

Anfangs noch in recht bescheidenem Umfange betrieben, gewann das Unternehmen Le Bels allmählich, besonders seit dem Jahre 1785 an Bedeutung, und die unruhigen Zeiten der Revolution und der darauf folgenden Kriege vermochten es in seiner Entwicklung nur vorübergehend aufzuhalten. Die kriegerischen Bewegungen waren sogar für diesen Industriezweig, wie dies ja auch auf manchen anderen zutrifft, in gewisser Hinsicht von Nutzen, wie aus folgendem Bericht eines gewissen Loysel zu ersehen ist, der in jener Zeit als Deputierter im National-Konvent das Departement Aisne vertrat und in besonderer Mission nach dem Rhein- und Mosel-Departement entsandt wurde. In diesem Berichte\*) heißt es:

„Asphalt-Manufakturen kennt man in Frankreich nur im unteren Rhein-Departement und im Jura-Departement. Diesen Manufakturen gebührt wegen ihrer großen Nützlichkeit, namentlich in Kriegszeiten, die besondere Fürsorge der Regierung. Das Mineralfett oder Asphalt, welches sie herstellen, dient bekanntlich als ein vorteilhafter Ersatz für Unschlitt, Wagenfett und andere animalische Fette, die man braucht, um die Reibung zu vermindern, sowohl bei den Maschinen der verschiedensten Fabrikationszweige, wie bei Wagen jeder Art, Kriegsfahrzeugen und anderen. Für den Betrieb der Fabriken, namentlich der Eisenhütten, ist das Vorhandensein von Asphalt-Manufakturen von großer Bedeutung, wenn animalische Fette nicht beschafft werden können, und daß an letzteren seit dem Ausbruch des Krieges großer Mangel herrscht, ist zur Genüge bekannt. Die Verwendung von Asphalt macht jene, — und das gilt auch von Friedenszeiten, — verfügbar für die anderen wirtschaftlichen Bedürfnisse, sei es zur Herstellung von Kerzen aus Unschlitt, sei es zur Verwendung bei der Seifensiederei.

Die bedeutendste Asphalt-Manufaktur im unteren Rhein-Departement ist die Pechelbronner, die zur Gemeinde Lampersloch gehört, drei Meilen von Weißenburg. Sie gehört der Bürgerin Witwe Lebel, einer Nachkommnin des Vize-Admiral Duquesne, der durch die Beschießung von Algier berühmt geworden ist. Wenn ihr Ahnherr sich durch seine Kriegstaten um das Vaterland verdient gemacht hat, so darf die Bürgerin Lebel in den Augen aller Patrioten als nicht minder achtungswert gelten wegen ihrer Bürgertugenden, wegen der Gewalttaten, die die Feinde ihr persönlich gegenüber wie auch an ihrem Eigentum während des Einfalls auf französisches Gebiet

\*) Journal des Mines, Bd. 3, Heft 13, S. 33 ff. Veröffentlicht im Jahre 1796.

verübt haben, und wegen der Opfer, die sie gebracht hat, um ihre Manufaktur wieder in Betrieb zu setzen. Sie hat einen Sohn bei der gegen Italien kämpfenden Armee, auf den sich die Tapferkeit Duquesnes vererbt hat. An der Spitze der Manufaktur steht der Schwiegersohn der Bürgerin Lebel, Bürger Geynet, der alle Geschäfte leitet und wegen seiner Fähigkeiten und Bürgertugenden bekannt ist.

Die Pechelbronner Asphaltgrube liefert einen braunen asphalthaltigen Sand, und zwar beträgt der Gehalt an Asphalt etwa 10%. Die Grube ist 128 Fuß tief. Die Fabrik ist im Jahre 1785 (alten Stils) erbaut und hat fünf Öfen; zu jedem gehören acht Kessel. Gegenwärtig werden im Jahre 1500 Zentner Asphalt hergestellt, doch sind nicht alle Öfen in Tätigkeit; die fünf zusammen könnten 4000 Zentner liefern. Indessen, der Mangel an Arbeitskräften und an Geschirren hat dazu genötigt, den Betrieb einzuschränken, obwohl er im Hinblick auf die Ergiebigkeit der Grube noch wesentlich vergrößert werden könnte.

Außerdem wird in dieser Fabrik auch Erdöl („huile de pétrole“) hergestellt.

Eine Meile von Pechelbronn entfernt, in Sultz, besteht noch eine zweite Asphalt- und Erdöl-Manufaktur. Sie gehört dem Staate. Aber es ist mit diesem Staatsbetrieb wie bei fast allen andern: ihre Erzeugnisse sind teurer wie diejenigen, die in Privatbetrieben hergestellt sind, wo der Besitzer daran interessiert ist, daß bei aller Tätigkeit Ordnung und Sparsamkeit herrscht.

Überhaupt sollte der Staat, von gewissen Ausnahmen abgesehen, gar keine Fabriken auf eigene Rechnung und eigene Kosten betreiben.“

---

Werfen wir nun einmal einen kurzen Blick rückwärts auf die Entwicklung seit dem Beginn des 18. Jahrhunderts, so fällt zunächst auf, daß noch Höffels Studien sich fast ausschließlich mit dem flüssigen Erdöl beschäftigten, das von dem Wasser der Lampertslocher Quelle selbsttätig an die Oberfläche getragen wurde. Er würdigte das Petroleum in erster Linie vom Standpunkte des Mediziners aus. In noch höherem Grade gilt dies von dem gelehrten Vortrage, den Dr. Rougemaitre im Jahre 1756 der Nanziger Akademie über das Walschbronner Bad hielt. Dagegen finden wir wenige Jahrzehnte später eine ganz neue Industrie, die in der Hauptsache auf der Gewinnung und Verarbeitung des Asphalts aus dem bituminösen Sande beruhte, den man auf bergmännische Weise, mittelst Schachtbaus, zu

Tage förderte. Und so ist der Betrieb auch noch im 19. Jahrhundert lange Zeit eingerichtet gewesen. Noch um 1850 wurde die Menge des gehobenen Sandes (nach Wendling) auf mehr als 40 000 Doppelzentner jährlich angegeben, woraus man etwa 700, in einigen Jahren auch bis 800 Doppelzentner Wagenschmiere gewann. Eine Änderung der Produktionsweise trat um das Jahr 1865 ein. Von da ab ging man dazu über, das Erdöl, das in den tiefer getriebenen Schächten reichlich hervorquoll, unmittelbar zu gewinnen und zu verarbeiten, und so beginnt gegen Ende der sechziger Jahre in Pechelbronn auch die Herstellung eines reinen, zu Leuchtzwecken geeigneten Petroleums, neben welchem bald auch Benzin, Vaselineöl, Gasöle, Asphaltbrei und Petroleumkoks gewonnen wurden. Wie sich diese Industrie, die heute in den „Vereinigten Pechelbronner Ölbergwerken, G. m. b. H.“ zu Straßburg, konzentriert ist, seitdem entwickelt hat, das darzustellen, ist nicht Sache dieser rein historischen Untersuchung. Dagegen war die therapeutische Rolle, die das Petroleum seit uralter Zeit gespielt hatte, anscheinend bereits gegen Ende des 18. Jahrhunderts ausgespielt. Ob das dem Asphalt sand entzogene, aus größerer Tiefe geholte Öl sich seiner Natur nach so wesentlich von dem „weißen Petroleum“ unterschied, dessen Vorzüge Rougemaitre an der Walschbronner Quelle nachgewiesen hatte, oder ob überhaupt die medizinische Wissenschaft die vermeintliche Heilkraft des Erdöls vielleicht als Irrtum erkannt und in das Bereich der Quacksalberei verwiesen hatte, entzieht sich meiner Kenntnis. Aber auch wenn es für die medizinische Praxis in der Gegenwart keine Bedeutung mehr hat, — eine Frage über die ich nicht unterrichtet bin, — so hat es sie doch sicher gehabt in der Geschichte der Medizin und damit in der Kulturgeschichte, und erst in der neuesten Zeit hat die wirtschaftliche Bedeutung das Übergewicht erlangt. Der Feststellung dieses Entwicklungsganges sollte die vorliegende Untersuchung gewidmet sein.

