SCHELD (Alfred), Erdöl im Elsass. Die Anfänge der Ölquellen von Pechelbronn. Von der historischen Doktorarbeit Jean Théophile Hoeffels (1734) in die Zeit nach dem Erdöl

Verlag Regionalkultur, 2012, 175 p.

René Walther

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1882>

DOI : 10.4000/alsace.1882

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2013

Pagination : 512-514

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

René Walther, « SCHELD (Alfred), Erdöl im Elsass. Die Anfänge der Ölquellen von Pechelbronn. Von der historischen Doktorarbeit Jean Théophile Hoeffels (1734) in die Zeit nach dem Erdöl », *Revue d'Alsace* [En ligne], 139 | 2013, mis en ligne le 01 octobre 2013, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1882> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alsace.1882>

époque, fin XIX^e et début du XX^e siècle, considéré comme un âge d'or de la musique française, Risler côtoie et joue Saint-Saëns, Chabrier, Fauré, Dukas... On découvre ainsi un artiste nourri de ces deux esthétiques française et allemande par sa formation, très bon déchiffreur et curieux d'une abondante littérature pianistique, peu porté sur l'enseignement mais artiste-voyageur en Europe (en particulier l'Allemagne), en Russie, en Amérique du nord et du sud, propagateur des anciens et des modernes ainsi qu'en témoignent ses programmes dont certains sont reproduits à la fin de l'ouvrage. L'auteur a choisi de diviser son livre en trois grandes parties. La première permet de saisir la place particulière de Risler, « entre France et Allemagne ». La part belle est consacrée aux influences de l'artiste plutôt qu'à son parcours biographique. Particulièrement intéressante est la seconde, intitulée « Au piano avec... » qui revient sur ses liens avec une douzaine de compositeurs français de l'époque. Enfin, la troisième partie, « Par monts et par vaux » permet de compléter les données biographiques, mais toujours sous un angle musical, et de voir les réactions et l'évolution de la critique et du public durant sa carrière. D'une écriture fluide et agréable, cet essai, publié dans la collection « Musique-Musicologie » dirigée par Danièle Pistone, est très bien documenté grâce à une étude fouillée des archives de la famille Risler, auxquelles l'auteur a pu avoir accès. Il s'adresse aux avertis comme aux profanes désireux de compléter leurs connaissances sur cette grande période musicale.

Benoît Wirrmann

SCHELD (Alfred), *Erdöl im Elsass. Die Anfänge der Ölquellen von Pechelbronn. Von der historischen Doktorarbeit Jean Théophile Hoeffel (1734) in die Zeit nach dem Erdöl*, Verlag Regionalkultur, 2012, 175 p.

Médecin à Pforzheim, Alfred Scheld annonce, par le sous-titre de son ouvrage, la présentation non pas d'une thèse d'histoire mais de la dissertation latine d'un doctorant en médecine sur le pétrole de Pechelbronn. L'ambition du travail de Hoeffel avait été de démontrer la valeur de l'huile minérale en tant que médicament. Mais le document intéresse aussi les historiens parce qu'il les informe sur la genèse de l'industrie pétrolière en Alsace et qu'il donne une idée des méthodes et des connaissances scientifiques au siècle des Lumières. En professionnel, Alfred Scheld livre quelques remarques attendues sur la valeur thérapeutique du travail de Hoeffel. Paul de Chambrier, cité dans la bibliographie, avait effectué un travail comparable du point de vue du chimiste en 1917.

À la lecture du titre et du sous-titre, on pouvait s'attendre à une évocation des temps héroïques de l'exploitation du pétrole de Pechelbronn et à une vue d'ensemble couvrant la période de 1734 à nos jours. Scheld va au-delà, se permettant des anecdotes et digressions qui nous éloignent de Pechelbronn et du pétrole. L'auteur complète progressivement la biographie de Hoeffel, évoque ses précurseurs scientifiques et ses successeurs, esquisse

la géographie du pays de Pechelbronn, l'histoire de l'Alsace du XVII^e siècle à Tomi Ungerer, puis l'histoire mondiale du pétrole. Quelques pages très intéressantes sont consacrées à la visite des vestiges industriels à Merckwiller et Lampertsloch, à la manière d'un guide touristique.

Dans les pages 37 à 69, Scheld revient à la dissertation de Hoeffel qu'il traduit en allemand ; il la commente, l'illustre et la complète par des textes d'époque. À la généalogie de notre contemporain Daniel Hoeffel (ancien maire de Handschuheim, ancien ministre et descendant de Jean Théophile) succèdent des pages consacrées à la géologie des fossés d'effondrement, à la genèse des hydrocarbures, une biographie d'un marchand de pétrole lampant du XIX^e siècle dans le Palatinat, la chronique familiale des entrepreneurs qui ont exploité le Pechelbronn. Scheld pose la question d'une éventuelle parenté entre Dominique Guillaume Lebel, valet de chambre de Louis XV, et la dynastie industrielle des Le Bel de Pechelbronn. Le paragraphe consacré au domestique a été recopié in extenso dans Wikipedia. Suivent des récits de fonçage de puits, d'accidents miniers ; il évoque l'influence du savant Jean-Baptiste Boussingault sur le clan Le Bel, la rivalité de ce dernier avec le baron de Bode pendant la Révolution française, la cession de Pechelbronn en 1889 et le bombardement de la raffinerie en 1944.

L'ouvrage aborde (p. 137) l'inévitable forage du Capitaine Drake en 1859 à Titusville en Pennsylvanie, la Standard Oil Cy de Rockefeller, le cartel des sept sœurs (entreprises pétrolières transnationales dans l'entre-deux-guerres) avant de revenir sur le pétrole allemand et alsacien pendant la même période. Il termine en exposant le principe du Pic de Hubbert, maximum de la production pétrolière annonciateur de la fin de la civilisation du pétrole d'un futur sans avion (ou presque) par défaut de carburant.

L'intérêt scientifique du livre d'Alfred Scheld est limité. Son mérite consiste à mettre à la disposition des lecteurs allemands une introduction richement illustrée de l'histoire du pétrole en général et de celui de Pechelbronn en particulier (119 documents iconographiques). À charge pour le lecteur d'approfondir, à l'aide de la bibliographie (p. 151-159), ses informations foisonnantes et elliptiques. Scheld s'est servi plus particulièrement du livre de J.C. Streicher publié en 2011 aux Éditions Hirlé, 314 p. : *Les pionniers de l'or noir de Pechelbronn. Jean Th. Hoeffel, L. P. Auzillon de la Sabonnière, Antoine Le Bel*. En revanche, le touriste sera heureux de visiter les lieux, le livre à couverture rigide ouvert sur une des nombreuses cartes ou sur les pages consacrées aux conseils de randonnée (en particulier p. 165-167). Scheld parvient enfin à présenter le Pechelbronn comme un patrimoine industriel et culturel transfrontalier, commun à l'Allemagne et à la France. Il relève particulièrement que J. Th. Hoeffel avait poursuivi sa carrière de médecin auprès des ducs de Deux-Ponts (Zweibrücken en Rhénanie-Palatinat) et laissé ainsi des traces

de l'autre côté de la frontière : en bibliophile passionné, il avait accumulé 2 500 volumes d'origines multiples, avec une préférence pour les ouvrages français. Ce trésor est conservé à la bibliothèque de Bamberg.

René Walther

STOSKOPF (Nicolas), *Le Train, une passion alsacienne (1839-2012)*, préfaces de Philippe Richert et d'Hubert Haenel, Vent d'Est, 2012, 246 p.

L'ordinaire des alsatiques de ces temps est si souvent le « beau livre », qui combine abondance, richesse, voire originalité de l'iconographie et texte passe-partout que celui que nous soumet Nicolas Stoskopf est une heureuse surprise (mais qui ne nous étonne pas).

Le « beau livre » est une réussite : la splendeur et la richesse de l'iconographie est bien mise en valeur par des légendes toujours informatives, une maquette élégante et aérée. On peut donc lire l'ouvrage en se contentant des images. Le texte retient pourtant l'attention et mérite la lecture « à part ». Les notes, bien mises en relief par leurs présentations en fin d'ouvrage, nous donnent des sources et bibliographies à jour sur la recherche la plus récente, et cette synthèse qui dit ce qu'elle doit aux prédécesseurs est la très bienvenue. Courbe parlante que la table : la période 1839-1870 nous est présentée en 120 pages (p. 18 à 138), la période de l'Alsace-Lorraine en 32 pages (138 à 170), la période allant de 1918 à 1945 en 22 pages (170 à 192), enfin la période toute contemporaine en 54 pages (192 à 246). Le travail se concentre donc sur les deux extrémités de l'histoire de cette « passion alsacienne ». On saisit tout de suite la grande absente, qui a pourtant présidé à la destinée du train pendant sa grande période : l'entreprise *Reichsbahn Elsass-Lothringen*, à qui l'on réserve trois lignes et demie (!) : « Sous le régime allemand, le réseau double les effectifs triplent le nombre de voyageurs sextuple de même que le tonnage des transports » (p. 167). Et qui reste nationale après 1918 ajoutera-t-on, grâce à la résistance de ses cheminots!

Voilà qui rejoint la première question que la lecture de l'ouvrage nous amène à formuler. Passion alsacienne que le train? Le mariage précoce de l'une des premières régions industrielles européennes et du train a été pourtant bref, et on sait bien que d'être si disputée entre France et Allemagne a fait beaucoup pour les mobilisations ferroviaires nationales (y compris dans les dernières décennies?). L'une des très belles cartes de l'ouvrage (p. 164) nous montre suffisamment le rôle qu'ont joué les armées dans ces équipements ferroviaires de part et d'autres de la crête des Vosges! L'ouvrage de l'Institut de Francfort, dont elles sont extraites pour être mise en valeur, ne pouvait-il pas fournir plus de données sur la période 1870-1914?

Synthèse originale remarquable, les chapitres consacrés à la naissance du train en Alsace, où l'auteur peut laisser libre cours à l'historiographie