



massiv

UMFORMUNG

DEUTSCHE
MASSIV
UMFORMUNG
NEUE
IDEEEN
SCHMIEDEN

OKTOBER 2023

KAMPAGNE

Die Bundesregierung
muss für die Branche
umlenken

KONJUNKTUR

Schwieriges Marktumfeld
mit großen
Herausforderungen

KOSTENEINSPARUNG

Servohydraulische
Auswerfermodule

KRITISCHER PUNKT

Der Wettlauf zur
CO₂-Neutralität

KALTMASSIVUMFORMUNG

Temperaturmessung
mittels Dünnschichtsensorik





Bild: Matke Simon

Wietze ist die Wiege der deutschen Erdölindustrie

Eine Art Goldgräberstimmung verbreitete sich seit 1900 am südlichen Rand der Lüneburger Heide. Im Zentrum lag Wietze, ein nur wenige Bauernhöfe zählendes Dorf. Hier wurde schon seit 1858 erfolgreich nach Erdöl gebohrt – die Förderung aber kam erst vier Jahrzehnte später in Schwung.

AUTOR

**Dr. Stephan A. Lütgert**

ist Museumsleiter des
Deutschen Erdölmuseums Wietze

Wer auf der Bundesstraße 214, von der Abfahrt Schwarmstedt der Autobahn 7 kommend, in östlicher Richtung Wietze-Steinförde durchquert, hat nicht den Eindruck, sich an einem ehemaligen bedeutenden Industriestandort zu befinden. Allenfalls mögen die stattlichen Wohn- und Geschäftshäuser aus der Zeit um 1900 dem geschulten Beobachter ins Auge fallen, die in der Heide mit ihren mageren Böden etwas ungewöhnlich sind. Diese sind gewissermaßen die letzten Zeugen eines rasanten wirtschaftlichen Aufschwungs, den Wietze durch den Erdölboom ab 1900 erfuhr.

Der bekannte Heidedichter Hermann Löns (1866 bis 1914) beklagte damals nicht nur die Zerstörung der dortigen Landschaft durch die wachsende Zahl von Bohr- und Fördertürmen mit ihren Antriebsmaschinen, sondern sah auch die regionale „Heidjerkultur“ durch den Zuzug fremder Arbeitskräfte bedroht. In seinem Roman „Dahinten in der Heide“ (1910) findet sein Protagonist Volkmann dafür deutliche Worte, die heute befremdlich anmuten: „Ich war letzte Woche in Wietze-Steinförde. Da sieht es bunt aus. Der Bauer hat da gar nichts mehr zu sagen; vor dem Wohnhaus hat er den Fallmeißel und dahinter die Sonde. Ich will gegen den Wert der Bohrungen im Allgemeinen nichts sagen, aber Segen bringen sie uns nicht (...) Und ob eure Frauen und Töchter dann noch alleine über die Landstraße gehen können, das ist die Frage. Es ist jetzt schon schlimm genug in der Heide. Messerstechereien sind jetzt an der Tagesordnung, und Raubanfänge und Einbrüche auch (...) seitdem Pollacken und Kroaten und Italiener hier herumlaufen, ist kein Frauensmensch seines Lebens mehr sicher.“

ARBEITSPLÄTZE UND WOHLSTANDS-BOOM

Wer denn diese Arbeitskräfte tatsächlich waren und woher sie kamen, wusste man bis vor kurzem nicht mit Bestimmtheit zu sagen. Inzwischen konnten bereits mehr als 100 Lebensläufe von Arbeitern und Angestellten (Beamten) der Bohr- und Ölgesellschaften, die ab 1900 in Wietze tätig wurden, in Akten des früheren Celler Bergamts identifiziert und ausgewertet werden. Tatsächlich waren 1905 – bei damals 763 Einheimischen – bereits 650 Arbeiter und 85 Beamte, Bohrmeister und andere Handwerker vor Ort. Kamen diese anfänglich noch überwiegend aus der Umgebung, so vergrößerte sich der Radius mit Ausweitung des Bohr- und Förderbetriebs erheblich. Italiener sind allerdings bislang nicht bekannt geworden und auch nur wenige Polen.

Da kaum Wohnraum vorhanden war und Bauland angesichts der Ölerwartung nicht zur Verfügung stand, lebten die Beschäftigten in den ersten Jahren vielfach in umliegenden Orten oder in recht prekären Verhältnissen, was die hohe Fluktuation noch verstärkte. So lag diese 1909 bei sage und schreibe 125 Ein- und Ausgängen pro Monat bei einer Belegschaft von 320 Mann.

Zu den ersten Neubauten zählte das 1903 errichtete Bahnhofshotel und das Hotel „Glückauf“ von 1904, die beide noch erhalten sind. Erst 1908 wurde mit dem Bau der Arbeiterkolonie Neu-Wietze nach Plänen des Architekten Karl Siebold begonnen, die im ersten Bauabschnitt 38 Rentengüter umfasste und später mehrfach erweitert wurde. Ende der 1920er-Jahre entstanden hier in der innovativen, materialsparenden Zollinger-Bauweise die sogenannten Zeppelin-Häuser.



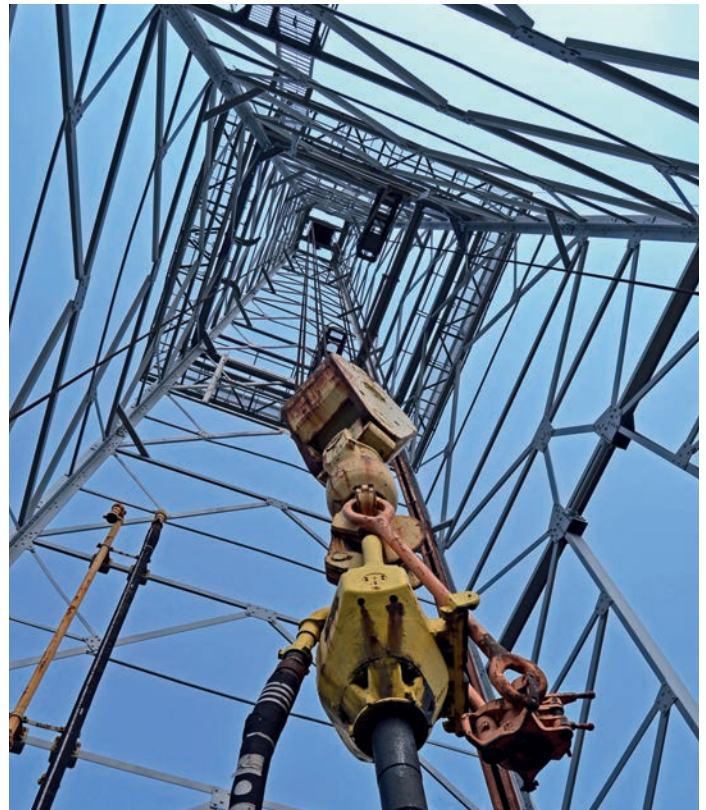
Außengelände des Erdölmuseums mit historischen Fördereinrichtungen

Dass die Bauern keineswegs nur Opfer der industriellen Tätigkeit waren, liegt auf der Hand. Denn die Erdölgewinnung unterlag damals noch nicht dem Staatsvorbehalt, sondern war auf die Zustimmung der Grundeigentümer angewiesen. Und diese ließen sich ihre Genehmigung zum Teil teuer abkaufen, wobei die Preise naturgemäß mit wachsender Nachfrage an ölhöffigen Flächen anzogen. So waren nicht nur eine üppige Pacht fällig, angeblich bis zu 13.000 Mark pro Morgen, sondern bei nicht sofortiger Aufschlusstätigkeit auch ein Wartegeld. Teilweise wurden sogar Extravergütungen, etwa für die Aufstellung eines Bohrturms oder die Durchleitung von Öl, sowie mit Beginn der Förderung zusätzlich eine Fassabgabe von bis zu drei Mark pro 100 Kilogramm verlangt. Mittels der daraus resultierenden hohen Einnahmen konnten sich die betreffenden Bauern problemlos Wohnverhältnisse leisten, die an städtischen Maßstäben orientiert waren.

URSPRUNG DES BOOMS

Im Jahr der Reichsgründung 1871 hatte der kleine Kernort Wietze 132 Einwohner und knapp 20 Gebäude. Entscheidender Impetus für die industrielle Überprägung des Orts war die erste Erdölbohrung auf der Teufelsinsel nördlich von Dorf und Fluss Wietze im Sommer 1899 durch den Sehnder Bohrunternehmer Friedrich Hasenbein im Auftrag des Ölunternehmers Adalbert Keysser. Diese lieferte anfänglich mehr als hundert Barrel am Tag, das entspricht 16,5 Tonnen.

Bis dahin waren sämtliche Bohrungen – ausgehend von der berühmten Hunäusbohrung 1858/59, die weltweit als eine der ältesten gilt – südlich der Ortslage niedergebracht worden. Wenngleich bis zur Jahrhundertwende immerhin schon an die 80 Bohrungen durch das von Louis Pooch 1886 gegründete und 1895



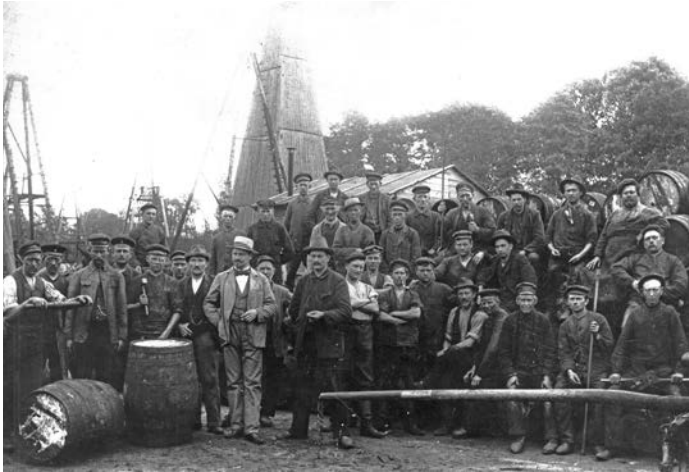
Turm 70: Blick von der Arbeitsbühne in das Bohrerüst, Bilder: Deutsches Erdölmuseum

an die Holländer verkaufte Unternehmen getätigt worden waren, hielt sich die Produktion mit 1.740 Tonnen im Jahr 1898 in Grenzen. Die überraschende, angeblich eruptive Fündigkeit in Wietze – aufgrund der überwiegend drucklosen Lagerstätte selten – des nur 140 Meter tiefen Hasenbein'schen Bohrloches veränderte die Situation dann fundamental.

Innerhalb weniger Jahre erschienen immer mehr Ölgesellschaften in Wietze: Gab es 1899 nur zwei ortsansässige Werke, so waren es 1902 schon elf, 1905 14 und 1907 schon mehr als 30. Alles in allem sind in Wietze um die 100 Gesellschaften nachweisbar. Im Jahre 1907 waren bereits 40 Bohranlagen unterschiedlichen Typs im Einsatz, 260 Bohrlocher standen in Förderung und weitere 100 wurden abgeteuft. Der Transport des Rohöls erfolgte bereits über ein 22 Kilometer langes Rohrleitungsnetz. Zum Antrieb der Bohr- und Förderanlagen standen 100 Lokomobile mit Leistungen von 10 bis 25 PS zur Verfügung. 1909 wurde mit mehr als 113.000 Tonnen pro Jahr bereits der Höhepunkt der Erdölförderung erreicht. Bis 1920 war der Großteil der rund 2.000 existierenden Bohrlocher bereits niedergebracht, die insbesondere im Bereich der Teufelsinsel dicht an dicht lagen.

TECHNISCHE EINRICHTUNGEN

Einhergehend mit der Steigerung der Produktion, die sich von 1899 auf 1900 verzehnfacht hatte, stellte sich das Problem der Lagerung und des Transports des Rohöls. Dieses wurde in Petroleumfässer abgefüllt, die zu zehntausenden am Ortsrand aufgestapelt und eingegraben lagen. Der Versand der Fässer erfolgte zu Beginn noch per Pferdefuhrwerk zu den Bahnhöfen in Celle und Schwarmstedt und von dort weiter per Bahn zu den Raffinerien in Salzbergen (Dr. Lepenau) und Peine (Saigge & Co.), später auch nach Wilhelmsburg.



Bohrplatz der Hannoversch-Westfälischen Erdölwerke

Später wurden für den Transport zur Bahn auch Tankwagen eingesetzt. Mit Errichtung der schon seit den 1870er Jahren geplanten Allertalbahn und Eröffnung des Wietzer Bahnhofs 1903 verkürzten sich die Wege für die Fuhrwerke erheblich. 1906 wurden dort 41.000 Tonnen Rohöl verladen. Zum Transport von Material kamen Feld- und Kleinbahnen zum Einsatz. Eine seit 1909 über die Wietze führende Blechträgerbrücke, Kämpfersbrücke genannt, blieb als letztes Zeugnis dieses Verkehrs erhalten.

Sodann entstanden auch große Tankanlagen, die von Anfang an beachtliche Dimensionen aufwiesen. 1903 wurde für die niederländische Maatschappij tot Exploitatie van Oliebronnen der „größte Öltank des Continents“ mit 10.000 Kubikmetern Fassungsvermögen zusammengenetet. 1907 existierten bereits 38 Tanks mit einem Gesamtvolumen von mehr als 140.000 Kubikmetern.

Die 1899 in Hamburg gegründete Deutsche Vacuum Oil Company, eine Tochter der Standard Oil Company, stellte 1906 vier Öltanks mit insgesamt 10.000 Kubikmetern Fassungsvermögen fertig, davon zwei an der Aller, zur Zwischenlagerung des von ihr in Wietze aufgekauften Rohöls. Über ein wenige hundert Meter nördlich der Wietze-Mündung angelegtes Pier wurden bis zum Ersten Weltkrieg große Mengen Rohöl (1912 mehr als 44.000 Tonnen) auf Tankkähne der 1898 gegründeten Celler Schleppschiffahrts-Gesellschaft verladen und auf dem Wasserweg bis zur 1905 an der Elbe bei Hamburg errichteten Raffinerie Schulau weiterbefördert.

Die Celler-Wietze AG, 1900 als dritte Ölgesellschaft von Adalbert Keysser ins Leben gerufen, ließ den Hannoveraner Zivilingenieur Christian Kuckuck schon 1903 eine Raffinerie mit einer Tages-



Historische Aufnahme der Raffinerie Wietze

leistung von 200 Fass (Barrel) errichten, welche der Verarbeitung ihres eigenen, 1902 entdeckten Leichtöls dienen sollte. Die Anlagen waren aber nicht lange in Betrieb und wurden schon in den 1920-er Jahren zu Arbeiterwohnhäusern für den ab 1918 angelegten Ölschacht eingerichtet. Heute existieren von dem Werk nur noch zwei Nebengebäude (auf der Aufnahme oben rechts).

Die Energie zum Antrieb der zahlreichen Bohrraparate und Ölpumpen lieferten im ersten Jahrzehnt noch überwiegend Lokomobile, die teilweise auch schon die Stromerzeugung übernahmen. Als 1909 im Nachbarort Oldau durch die Allersentrale ein Dampf- und 1911 ein Wasserkraftwerk in Betrieb genommen wurden, erfolgte sehr rasch die flächendeckende Umstellung auf elektrischen Antrieb. Eine durch die Internationale Bohrgesellschaft eingerichtete elektrische Straßenbeleuchtung gab es in Wietze bereits 1906.

ENDE DER ERDÖLFÖRDERUNG

Im zweiten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ging die Erdölproduktion in Wietze stetig zurück. Der Pumpbetrieb erreichte mit den technischen Möglichkeiten und einer Ausbeutungsrate von nur 15 Prozent seine Grenzen, auch waren viele Bohrlöcher schon nach einigen Jahren weitgehend erschöpft. So kam es, dass gegen Ende des Ersten Weltkriegs eine Erdölgewinnung im Tiefbau in den kaum verfestigten, bislang im Schöpfungsbetrieb erschlossenen Wealden-Ölsanden ins Auge gefasst wurde. Diesen Öl-Tiefbergbau hatte die Deutsche Erdöl AG (DEA) weltweit erstmals 1917 in Pechelbronn im Elsass probiert.

Auch zum Ausgleich der an Frankreich zurückgegebenen elsässischen Förderstätte begann man in Wietze 1918 mit dem Bau des ersten Ölschachts, der 1920 in Betrieb gehen konnte. Bis 1963



Blick in die Dauerausstellung, die im Mai 2023 komplett professionell neugestaltet wurde, Bild: Kalwa



Deutsches Erdölmuseum Wietze

Schwarzer Weg 7 – 9
29323 Wietze
Telefon: +49 51 46 - 92 34 0
E-Mail: info@erdoelmuseum.de
Internet: www.erdoelmuseum.de

Das Deutsche Erdölmuseum

Im Mai 2023 wurde die für 1,1 Mio. Euro komplett professionell neugestaltete Dauerausstellung eröffnet. Sie dokumentiert unter anderem mit eindrucksvollen wandfüllenden Großfotos und in Fässer eingebauten Hörstationen die spannende Pionierzeit der Wietzer Erdölindustrie, als sich das kleine Heidedorf zum „Klein Texas“ entwickelte. Darüber hinaus erfährt man alles Wesentliche über die Entstehung, Exploration, Gewinnung, den Transport, die Lagerung sowie die Verarbeitung und Verwendung des vielseitigen Rohstoffs. Die geopolitischen und ökologischen Schattenseiten werden erstmals ebenso thematisiert wie die Fragen der zukünftigen Nutzung des „schwarzen Golds“.

Öffnungszeiten:

Von März bis Juni und von September bis November Dienstag bis Sonntag von 10:00 bis 17:00 Uhr,
von Juli bis August Montag bis Sonntag
von 10:00 bis 17:00 Uhr,
Einlass bis eine Stunde vor Schließung,
regulärer Eintritt 8,00 Euro pro Person

Offizielles Gründungsdatum des Museums ist der 29. September 1970. Damals übergab die Texaco als Nachfolgeunternehmen der DEA es offiziell an die Gemeinde. Erst 1982 wurde mit der Aufstellung firmenfremder Exponate in einer Freilichtausstellung begonnen. Bis Anfang der 1990er Jahre wurde das Museum ehrenamtlich geführt.

wurden auf einer Streckenlänge von rund 95 Kilometern 794.800 Tonnen Sickeröl und 214.400 Tonnen Waschöl gefördert. Heute befindet sich auf dem weitgehend rückgebauten Schachtgelände noch der Bohrbetrieb der Wintershall DEA GmbH. Die Schachthalde, der sogenannte Ölberg, dient als Aussichtspunkt.

Als letzter Meilenstein in der langen Erdölgeschichte Wietzes kann der Neubau des Laboratoriums für Lagerstättenforschung 1958 durch die Bauabteilung der DEA gelten. Dieser wurde vor einigen Jahren noch einmal modernisiert und um ein großes Kernmagazin erweitert. Der spätmoderne, klar durchstrukturierte Zweckbau wurde vor einigen Jahren leergezogen.

Somit erinnert außer den erwähnten, teilweise baulich veränderten Wohn- und Geschäftshäusern heute kaum mehr etwas an die bewegte Industriegeschichte Wietzes. Schwer vorstellbar, dass hier vor hundert Jahren „ein förmlicher Mastenwald 15 Meter hoher Holzbocke“ der Erdöl-Pumpwerke den Horizont verstellte, wie man es sonst nur aus den USA kennt.

Immerhin konnten auf dem fast zwei Hektar großen Freigelände des Deutschen Erdölmuseums, das 1970 aus privaten Anfängen hervorging und im Zentrum des früheren Ölfelds lokalisiert ist, einige Produktionsanlagen aus der Vorkriegszeit erhalten werden. Seit kurzem kann man sich auch mittels einer GPS-gesteuerten App auf Spurensuche zu den Relikten der Erdölindustrie begeben. Außerdem wurde das Wahrzeichen des Orts und des Museums – der „Turm 70“ – nach langer Planung 2020 für knapp 700.000 Euro grundlegend saniert. Den 54 Meter hohen Bohrturm hatte die Eisenkonstruktion und Maschinenfabrik AG (Eikomag) in Düsseldorf-Benrath 1961 für Wintershall gebaut. Bis 1986 wurde er auf 32 Bohrplätzen in Norddeutschland eingesetzt.



Der ursprüngliche Beitrag erschien in der Ausgabe 4/2020 der **Industriekultur**

Die massivUMFORMUNG dankt ausdrücklich für diese Möglichkeit der Zweitveröffentlichung.

Industriekultur – Magazin für Denkmalpflege, Landschaft, Sozial-, Umwelt- und Technikgeschichte

Herausgeber: Landschaftsverband Rheinland (LVR)

(www.industriemuseum.lvr.de)

Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL)

(www.lwl-industriekultur.de)

Redaktion der Zeitschrift:

Sven Bardua (CvD)

Brombeerweg 43

22339 Hamburg (Fuhlsbüttel)

E-Mail: redaktion@industrie-kultur.de

Internet: www.industrie-kultur.de