Zeitschrift: Baselbieter Heimatblätter
Herausgeber: Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland
Band: 82 (2017)
Heft: 3

Buchbesprechung: Rauracia : Veröffentlichungen zur Landeskunde und Kulturgeschichte

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Fazit und Ausblick
Die Tagung in Offenburg war wieder eine gute Gelegenheit, sich über die Grenzen – auch die des eigenen Vereins oder der eigenen Gesellschaft – hinaus kennenzulernen und verschiedene Einblicke in die vielfältige Geschichte der Menschen am Oberrhein mit nach Hause zu nehmen.
Mit 76 Teilnehmenden war sie erfreulich gut besucht. Es zeigt sich offenbar, dass ein zentraler Tagungsort eine grössere Akzeptanz findet als eine Zusammenkunft, die am Rand des doch in seiner Nord-Süd-Ausdehnung fast 300 km messenden Raumes stattfindet; zur Erinnerung: Der Netzwerk-Raum reicht von der Südpfalz bis zum Jura.
Die nächste Tagung des Netzwerks wird in zwei Jahren in Sélestat-Schlettstadt stattfinden. Dann ist dort die Bibliothèque Humaniste wieder für das Publikum geöffnet und wird sicher zentral ins Kolloquium eingebaut sein.

Rauracia – Veröffentlichungen zur Landeskunde und Kulturgeschichte

Markus Moehring, Marion Ziegler-Jung und Robert Neisen (Hgg.):
Reiches Erbe – Industriekultur im Dreiland/Patrimoine industriel des Trois Pays. Redaktionelle Mitarbeit: Jörg Bertsch, Jessica Helmke, Ina Krauss und Beat Stüdli. Rote Schriftenreihe des Dreiländermuseums Lörrach, Lörracher Hefte [23]. Lörrach: (Verlag Waldemar Lutz) 2016, 192 Seiten, Euro 14,80. ISBN 978-3-922107-13-2.
Für die frühindustrielle Zeit, den Zeitraum zwischen 1750 und 1800, ist der Landkreis Lörrach eine der interessantesten Regionen. Seine geographische Lage, seine geologische Beschaffenheit und seine politischen Herrschaftsverhältnisse wurden hier für die Entwicklung bis heute entscheidend. Dazu kamen in beiden Teilen, Markgrafschaft Baden und Vorderösterreich, Herrscher, die für Neuerungen aufgeschlossen waren: Markgraf Karl Friedrich, der in vielem auf den tüchtigen Lörracher Landvogt von Wallbrunn horchte, sowie Kaiserin Maria Theresia und ihr Sohn, der Aufklärer Josef II.
Das Gebiet brachte die für die Industrialisierung der Frühzeit notwendigen Voraussetzungen mit. Es hatte ein grosses Arbeitskräftereservoir, das durch die bereits heimisch gewordene Hausindustrie auch qualitativ den Anforderungen der Zeit entsprach. Im Raum waren durch die Wasserkraft und den Wald die zum Aufbau von Kleinbetrieben vor der Elektrifizierung nötigen Energiequellen vorhanden.

Mit einer Ausstellung im Jahr 2016 wurde erstmals die Industriegeschichte des Dreiländerecks, im äußersten Südwesten der Bundesrepublik Deutschland gelegen, umfassend untersucht, dargestellt und schriftlich dokumentiert.
Die Ausgangsbedingungen für die Industrialisierung in der Mitte des 18. Jahrhunderts beleuchtet Robert Neisen. Die Ansiedlung von Eisenhütten und die Bildung von lokalen Zentren der Eisenverarbeitung machten den Anfang im Wiesental, werden aber in der vorliegenden Publikation thematisch nur kurz gestreift (S. 30). Es folgten die Ansiedlung der Papiermühlen, die ihre Produktion nach Lörrach erweitert oder verlegt hatten, um deren Nachfrage des großen Papierbedarfs Basels als einem der Zentren des europäischen Buchdrucks zu stillen.
Wie ein roter Faden zieht sich die Geschichte der Textilindustrie, der chemischen Industrie und des Maschinenbaus im Dreiländereck durch die vorliegende Begleitpublikation zur Ausstellung. Aufbauend auf den Indiennedruck und der Seidenbandweberei des 18. Jahrhunderts entsteht im »Dreiland« (Schweiz, Frankreich, Deutschland) im 19. Jahrhundert eine expandierende Textilindustrie.
Im Oberelsass gelingt der Übergang von der handwerklichen zur maschinellen Produktion, und im Wiesental gründen Schweizer Textilproduzenten nach dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein 1835 zahlreiche Spinnereien und Webereien. Die Textilindustrie wird zur absoluten Leitindustrie des Dreilands, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehr als 60'000 Arbeiterinnen und Arbeiter beschäftigt und eine grenzüberschreitende Arbeitsteilung entwickelt.
Eine Tabelle (S. 78) listet 18 bedeutende Textilfabrikgründungen in Lörrach, Weil am Rhein und im Wiesental vor 1914 auf, davon gehen allein 15 auf schweizerische und französische Gründungen zurück.
Eine weitere Auflistung (S. 144) informiert über erfolgreiche, industrielle Neugründungen in Lörrach, Weil am Rhein und im Wiesental nach 1945.
In weiteren Kapiteln werden die Industriebranchen, das Thema »Unternehmen und Arbeiter« mit den sozialen und politischen Auswirkungen und die Industrie nach 1945, untersucht. Alle Kapitel sind ausgewogen behandelt. Besonders hervorzuheben ist die graphische Gestaltung der Bild- und Schriftdokumente, die allen Beiträgen Anschaulichkeit und Lebendigkeit verleihen. Eine optisch bessere, vergrößerte Abbildung hätte man sich von dem Kupferstich von 1770 (S. 31), der das Dreiland zeigt, gewünscht.
Die als Begleitpublikation zur erwähnten Ausstellung konzipierte Schrift überzeugt durch ihren klaren Aufbau und eine Fülle von informativen historischen Details und ist in der Reihe der »Lörracher Hefte« gut aufgehoben. *Elmar Vogt*

Angela Jursitzka, Helmut Pawelka:
Carl von Etzel – Ein Leben für die Eisenbahn, Innsbruck/Wien (Tyrolia) 2017. 270 Seiten, Euro 27.95. ISBN 978-3-7022-3598-7.
Der Bau und der Betrieb der alten, ursprünglich von der Schweizerischen Centralbahn erbauten Hauensteinlinie ist in jüngster Vergangenheit mehrmals beleuchtet worden.[1] In diesem Frühling

[1] Frey, Heinz; Glättli, Ernst, Schaufeln, sprengen, karren – Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Zürich 1987. – Spinnler, Heinz: Eisenbahn-Geschichten aus dem oberen Baselbiet. Sissach 1998. – SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen und Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK (Hrsg.): Die obere Hauensteinlinie: Bahnbauten seit 1853. Zürich 2009. – Stalder, Hansjörg, Das Homburgertal: Die Eisenbahn prägt eine Landschaft. Liestal 2012.

ist nun auch eine Biografie Carl von Etzels (1812–1865) erschienen, der in den 1850er-Jahren als Oberingenieur der Centralbahn wirkte und damit auch die Oberaufsicht über den Bau der Linie Sissach–Läufelfingen–Olten innehatte.

Carl von Etzel wurde am 6. Januar 1812 in Stuttgart als Sohn eines angesehenen Baumeisters geboren. Nach Abschluss seiner Ausbildung zum Architekten an der Gewerbeschule Stuttgart zog es den jungen Mann nach Paris, wo er in den Jahren 1836 und 1837 als Mitarbeiter des französischen Eisenbahnpioniers Benoît Paul Émile Clapeyron (1799–1864) den Anbruch des Eisenbahnzeitalters aus nächster Nähe erleben konnte. Clapeyron baute damals eben die zwei Eisenbahnen Paris–Saint-Germain und Paris–Versailles.

Während seiner Pariser Zeit unternahm von Etzel auch eine Studienreise nach Grossbritannien, jenem Land, dem im Bahnbau die Vorreiterrolle zukam, nachdem 1825 mit der Stockton & Darlington Railway die erste öffentliche Eisenbahn den Betrieb aufgenommen hatte.

Auch in Württemberg, der Heimat Carl von Etzels, zeigte man früh Interesse an dem neuen Transportmittel. Bereits 1830 wurde dort von König Wilhelm I. eine Eisenbahnkommission eingesetzt. Nach einer längeren Planungsphase beschloss die württembergische Ständeversammlung am 22. März 1843 schliesslich, die geplanten Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen. Zur Ausführung des Vorhabens wurde am 16. August desselben Jahres Carl von Etzel im Rang eines Oberbaurats berufen.

Bald war Carl von Etzel auch in der Schweiz ein gefragter Mann. 1846 war er zusammen mit Negrelli, dem Inspektor der österreichischen Staatseisenbahnen und mit Regierungsrat Pauli von Nürnberg als Berater für den Bau einer Bahn von Rorschach und St. Gallen nach Wil tätig. Auch die 1853 gegründete Centralbahn sicherte sich Etzels Dienste. Diese beabsichtigte, eine Stammstrecke von Basel nach Olten und von dort nach Aarau zu betreiben, wo der Anschluss an die Nordbahn vorgesehen war. In Richtung Südwesten bzw. Süden plante man von Olten aus eine Linie nach Bern und Solothurn sowie nach Luzern.

Als Oberingenieur der Centralbahn teilte Carl von Etzel die einzelnen Bauabschnitte zehn Sektionen zu, für die jeweils ein Ingenieur zuständig war.

Der Streckenabschnitt von Sissach nach Olten durch das Homburgertal und unter dem Hauenstein hindurch sollte sich – nicht unerwartet – als die grösste Herausforderung für Planer und Bauarbeiter erweisen.

Zum einen galt es, bei Rümlingen das Häfelfingertal mit einem imposanten Viadukt von 25 Metern Höhe und 127,5 Metern Länge zu überbrücken. Und zum andern war der Bau des 2,7 Kilometer langen Hauensteintunnels zwischen Läufelfingen und Trimbach ein für die damalige Zeit riskantes Unternehmen. Dies machte auch das schlimme Unglück am 18. Mai 1857 deutlich, bei dem 63 Arbeiter das Leben verloren.

Die Linie Sissach–Olten konnte im Mai 1858 in Betrieb genommen werden, nachdem die Strecke Basel–Sissach bereits früher eingeweiht worden war.

Dank der Centralbahn wurde Olten zu einem äusserst wichtigen Eisenbahn-Verkehrsknotenpunkt. Hinzu kam, dass von Etzel in Olten auch die (Reparatur-)Werkstätte der Bahn einrichtete. Deren Bedeutung umschreiben Angela Jursitzka und Helmut Pawelka (S. 99) folgendermassen: Die neue Werkstätte «führte nicht nur Reparaturen am rollenden Material aus, sondern baute auch Lokomotiven. Zwischen 1858 und 1890 konstruierte man hier 53 Stück und lieferte sogar nach Südamerika. Es entstanden Metall- und Holzkonstruktionen für Brücken, Drehscheiben, Weichen und alles, was der Eisenbahnbetrieb benötigte.

Die Werkstätte beschäftigte 400 Arbeiter, wodurch sich die Bevölkerung von Olten schlagartig um 25 Prozent erhöhte.»

Im Homburgertal erinnert an Carl von Etzels leitende Tätigkeit beim Bau der Bahn eine einfache in eine Felswand zwischen Buckten und Rümlingen gemeisselte Inschrift. Sie ist meines Wissens der einzige Hinweis auf Carl von Etzels Wirken in Baselland.

Auch in Basel hat von Etzel an prominenter Stelle architektonische Spuren hinterlassen, die allerdings nur indirekt mit dem Bahnbau zu tun haben. Nach seinen Plänen wurde in den Jahren 1857/1858 am Marktplatz 11 der Sitz der «Bank in Basel» gebaut, in deren Leitungsorgan Centralbahndirektor Johann Jakob Speiser (1813–1856) wirkte. Es erstaunt darum nicht, dass der Auftrag der Bank an den württembergischen Ingenieur und Architekten ging.

Im Anschluss an seine Tätigkeit für die Schweizerische Centralbahn widmete sich Carl von Etzel fortan in Österreich dem Bahnbau. Bereits 1857 war er zum Direktor der Orientbahn ernannt worden. Im Jahr 1863 begann er für die private k.u.k. Südbahngesellschaft den Bau der Brennerbahn. Deren Eröffnung im Jahr 1867 erlebte er allerdings nicht mehr. Am 2. Mai 1865 erlag er einem Schlaganfall. Der Tod ereilte von Etzel – man ist versucht zu sagen: sinniger Weise – in einem Eisenbahnzug, welcher den gesundheitlich bereits sehr angeschlagenen Eisenbahnpionier von Wien in seine Heimatstadt Stuttgart bringen sollte.

Die Biografie von Angela Jursitzka und Helmut Pawelka stellt von Etzels Werdegang und Wirken als Architekt ins Zentrum. Unter den zahlreichen Illustrationen finden sich neben historischen Fotografien und Stichen auch diverse Baupläne.

Die mehrjährige Tätigkeit für die Schweizerische Centralbahn stellt nur einen Teil des weiten Tätigkeitsfelds von Etzels dar. Das Buch macht nicht zuletzt auch deutlich, wie stark die internationalen Verflechtungen in Europa auch Mitte des 19. Jahrhunderts schon waren.

Martin Stohler

Historisches Museum Basel (Hg.) / Piller, Gudrun; Söll-Tauchert, Sabine; Suter, Daniel; Wollmann, Therese:

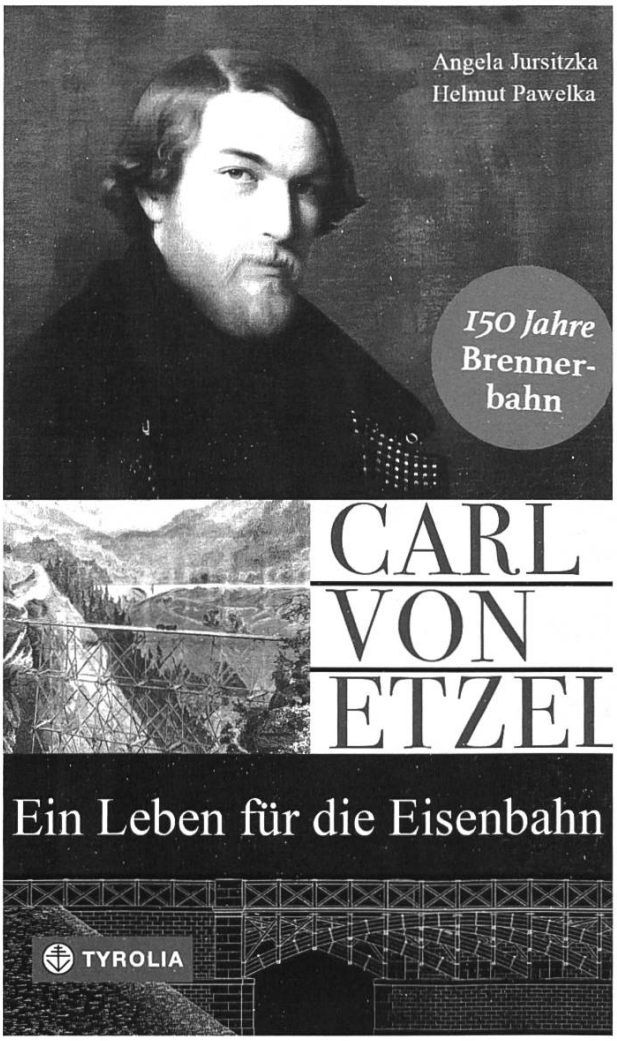
Scheich Ibrahim, Der Basler Kaufmannssohn Johann Ludwig Burckhardt (1784–1817) und seine Reise durch den Orient. Basel (Christoph Merian Verlag) 2017. 84 Seiten, 67 Mist farbige Abbildungen. CHF 20.–/Euro 18.–. ISBN 978-3-85616-853-7.

Was für ein Leben zwischen der Geburt in Lausanne, der Kindheit in Basel und im Hofgut Erdthalde bei Gelterkinden und dem Tod in Kairo als Folge einer Darminfektion! Johann Ludwig Burckhardt wurde zwar nur dreiunddreissig Jahre alt, doch im Vergleich zu vielen seiner Zeitgenossen in seiner Vaterstadt erlebte er eine Welt, die den meisten Eu-

ropäern damals verschlossen war und auch dauerhaft blieb. Um diese Welt, nämlich jene des Orients, zu bereisen und zu erforschen, musste er dafür einiges investieren: Aneignung des Türkischen und des Arabischen, vertieftes Studium des Islams, bedingungsloses Eintauchen in die Kultur des Vorderen Orients und Nubiens und Annahme einer falschen Identität.

Klar war der Auftrag der Londoner «African Association»: Erforschung einer Handelsroute von Kairo nach Timbuktu. Dazu gehörte aber auch zur Vorbereitung ein grosszügiger Studienaufenhalt in Syrien. Zum Üben des Arabischen übersetzte er in Aleppo den Robinson Crusoe und las zweimal den Koran. Ausserdem sammelte er arabische Sprichwörter und kaufte wertvolle arabische Handschriften, die er testamentarisch der Universität Cambridge vermachte.

Allein diese Details aus dem Leben von Johann Ludwig Burckhardt, der sich nun Scheich Ibrahim nannte, deuten an, wie spannend sein Leben war. Dass es ihm verwehrt war, nach Timbuktu zu kommen, ist schon fast nebensächlich, wenn man betrachtet, was er uns als Forscher gegeben hat. Neben vielen detailreichen Beschreibungen über Länder und Völker (einschliesslich seiner Pilgerfahrt nach Mekka), die auch gegenwärtig wichtige Quellen der Kartografie und der Ethnografie darstellen, sind dies die Entdeckung der Felsenstadt Petra und des grossen Tempels von Abu Simbel.

Aus Anlass des 200. Todestages von Scheich Ibrahim ist nun eine kurzgefasste, bereits 1984 erschienene Biografie von einem Team gründlich überarbeitet und ausgebaut worden. Sie bietet als weiterhin einzige deutschsprachige Publikation über den Basler Orientforscher auch Gelegenheit, über sein Heranwachsen im Basler Haus zum Kirschgarten, sein familiäres Umfeld, seine Ausbildung und frühe Prägung mehr zu erfahren. Zudem kommt in dieser Neuerscheinung auch Scheich Ibrahim selbst zu Wort. Wer nach der Lektüre mehr über sein Werk wissen will, und diese schön ausgestattete Publikation macht in der Tat Appetit, dem hilft im Anhang ein ausführliches Literaturverzeichnis bestens.

Dominik Wunderlin