

Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und
Heimatschutz

Band: 89 (2015)

Buchbesprechung: Buchbesprechungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 07.10.2024

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

Buchbesprechungen

Ad maiorem Dei gloriam

Der Autor Patrick Bircher aus Wölflinswil gehörte mehrere Jahre dem Vorstand der FBVH an. Bekannt wurde er u. a. durch sein 2002 erschienenes Buch «Der Kanton Fricktal 1802–1803». Leider verstarb Patrick Bircher 2009 im Alter von erst 43 Jahren (vgl. Nachruf in unserer Jahresschrift von 2008). Seine Dissertation «Ad maiorem Dei gloriam» (zur höheren Ehre Gottes) konnte Bircher nicht mehr einreichen. Nun ist sie posthum erschienen. In seiner eindrücklichen Arbeit schöpft Bircher, der studierte Jurist, Historiker, Liturgiewissenschaftler und Kirchenmusiker, aus dem Vollen. Am Beispiel des Salzburger Domes zeigt er auf, dass Gottesdienste im 17. und 18. Jahrhundert ein äusserst komplexes Ereignis darstellten, in das verschiedene Handlungsträger einbezogen waren. Der Autor entführt den Leser ins barocke Salzburg und beschreibt die vielschichtigen Beziehungen zwischen sozio-politischen und ökonomischen Grundbedingungen, architektonischem Rahmen, künstlerischen Ausstattungsprogrammen, musikalisch-szenischer Inszenierung sowie zeitgenössischer Liturgie- und Frömmigkeitspraxis. Was am Salzburger Dom exemplarisch aufgezeigt wird, gilt auf je eigene Weise auch für andere vergleichbare Bauwerke.

Patrick Bircher: Ad maiorem Dei gloriam. Aspekte der Beziehungen zwischen Architektur, Kunst, Musik und Liturgie am Hohen Dom zu

Salzburg im 17. Jahrhundert, Verlag Schnell & Steiner, Regensburg 2015, 269 Seiten, ISBN 978-3-7954-3061-0. Erhältlich für Fr. 50,00 (inkl. Versandkosten) beim Grundverlag, Grundweg 223, 5063 Wölflinswil, apbircher@bluewin.ch, Tel. 079 371 15 19.

Linus Hüsler

Der Aargauer Jura

Peter Bircher, Initiant des Aargauer Juraparks, wohnt seit frühester Kindheit in Wölflinswil. Der Aargauer Jura ist ihm vertraut durch den Alltag, die Arbeit im Wohn- und Juradorf Wölflinswil und die Exkursionen und Wanderungen sowie Juraparktouren. In den Jahrzehnten seines grossen Engagements für die Region sammelte Bircher viel Wissenswertes, das er nun in einem leserfreundlichen Taschenbuch einem breiteren Publikum zugänglich macht. Auf 300 Seiten stellt er über 30 Dörfer und Städte im Aargauer Jura sowie deren Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten vor. Weitere rund 130 Seiten enthalten eine Menge Informationen über die frühere Auswanderung nach Amerika, Bodenschätze, Brauchtum, Flüsse und Forellenbäche, Geologie, Orchideen, Themenwege, Vögel und Weinbau und vieles, vieles mehr. Dem Autor ist es damit gelungen, die grosse Vielfalt der beschriebenen Region hervorzuheben.

Peter Bircher: Der Aargauer Jura A–Z, Grundverlag, Wölflinswil 2015, 496 Seiten, ISBN 978-3-033-05081-5. Erhältlich für Fr. 22,00

(exkl. Versandkosten) beim Grundverlag, Grundweg 223, 5063 Wölflinswil, apbircher@bluewin.ch, Tel. 079 371 15 19.

Linus Hüsler

Der historische Au-Friedhof in Bad Säkingen

Am 7. August 1815 fand auf dem Au-Friedhof die erste Bestattung statt. Bis zur Eröffnung des Waldfriedhofs im Jahr 1958 diente der Au-Friedhof als einzige letzte Ruhestätte der Säkinger. So gibt es einen einleuchtenden Grund, dem zweihundertjährigen Bestehen des Gottesackers ein Buch zu widmen. Es wurde im Dezember 2015 von der Projektgruppe Erhalt Au-Friedhof herausgegeben. Es umfasst 180 Seiten und ist reich bebildert. Die Texte verfasste die Stadthistorikerin und Leiterin der Projektgruppe Adelheid Enderle-Jehle. Das Lektorat besorgten Brigitte Belz, Alexander Müller und Heinz Schlögl. Die Fotos stellten zur Verfügung: Walter Frank, Eugen Keller, die Autorin, verschiedene Privatsammler und das Stadtarchiv.

Der Au-Friedhof ist ein Vorzeigekulturdenkmal, dank dem Einsatz der 1989 gegründeten Projektgruppe. Diese Projektgruppe ist ein Glücksfall für Bad Säkingen: Ihre Mitglieder kümmern sich um die Sanierung der Grabmale, was in der Abstimmung mit der Denkmalbehörde erfolgt. Die Ehrenamtlichen pflegen Bäume und Sträucher, organisieren Grabpatenschaften und sammeln Spenden, womit aufwendige Verwaltungsarbeit verbunden ist. Es gilt, 640 Grabstätten (darunter befinden sich kostbare Kunstwerke) zu betreuen. Diese Grabstätten sind Zeugnisse der Bad Säkinger Stadtgeschichte des 19. und des 20. Jahrhunderts. Die Grabplatten erzählen sowohl von einflussreichen Persönlichkeiten als auch von gemeinen

Bürgern. Hier ruhen Geistliche, Amtspersonen, Handwerker, Gewerbetreibende, Gastwirte, Kaufleute, Fabrikanten (darunter Bally und Berberich), Verleger sowie Beschäftigte der Textilindustrie. Auf dem Ehrengräberfeld sind Erinnerungstafeln zu sehen. Sie verewigen die Kriegsteilnehmer und Veteranen. Der Au-Friedhof erinnert daran, dass die heutige Kurstadt eine Industriestadt war. Ohne die Blütezeit der Industrie zwischen 1871 und 1914 hätte Säkingen die heutige Entwicklungsstufe nicht erklommen. Um 1900 war das 4500 Einwohner zählende Städtchen Standort von acht Industriebetrieben. Die Bürger, die damals sehr hart arbeiten mussten, um sich einen sehr bescheidenen Wohlstand zu sichern, ruhen auf dem Au-Friedhof. Die Schicksale und Leistungen auserwählter Familien und einzelner Personen werden anhand von Kurzbiografien und Fotografien in Erinnerung gerufen.

Das Buch stellt noch zwei weitere Denkmale aus dem 19. Jahrhundert vor, die auf dem Friedhofsareal stehen: eine Kapelle und eine Kirche. Die 1836 an der Südmauer errichtete Allerseelenkapelle mit einem beachtenswerten Altarbild wurde 1957 umfassend renoviert. 1839 konnte die Allerheiligenkirche eingeweiht werden. An ihrer Ausstattung war der Bildhauer und Maler Joseph Vollmar massgeblich beteiligt. Seit 1883 dient sie als Gotteshaus der altkatholischen Gemeinde, seit 2010 heisst sie «St. Peter und Paul».

Adelheid Enderle: Der historische Au-Friedhof in Bad Säkingen. Ein Mosaik der Stadtgeschichte, 2015. Erhältlich für €22,00 in der Bad Säkinger Buchhandlung Schwarz auf Weiss, bei der Tourismus GmbH Bad Säkingen, im Rathaus oder direkt bei Adelheid Enderle in Murg.

Peter Ch. Müller

Über Schiffe, Flösse und Schwemmholz
 Flüsse und Seen waren früher bevorzugte Verkehrswege. So ist es nicht erstaunlich, dass der 1658 in Luzern von Hans Ulrich Räder gefertigte Hochaltar per Schiff zur Stadtkirche Laufenburg transportiert wurde. Für Siedlungen am Wasser ist auch typisch, dass sie als Folge der Schifffahrt verschiedene Erwerbszweige hervorbrachten und sie oft durch Monopole schützten. Viele Lokalgeschichten erzählen davon. Bekannte Beispiele sind die Stüdeler von Koblenz, die Laufenknechte von Laufenburg oder die Rheingenossen von Säckingen bis Basel. Wie aber ging das technisch vor sich? Welche Wasserfahrzeuge wurden benutzt? Wie sahen die Flüsse und Seeufer früher aus? Vertraut sind die malerischen Bilder mit Schiffen auf Talfahrt. Was aber geschah gegen den Strom, noch ohne Motoren?

Schlösschen Wörth
 unterhalb des
 Rheinfalls. Umschlag-
 stelle vom Landweg
 auf den Schifftransport.
 Ausschnitt aus Merian
 1642.



Für das Gebiet der heutigen Schweiz hält Daniel L. Vischer die Antworten bereit. Er hat es unternommen, die Geschichte der Wasserfahrzeuge von den Anfängen bis zum Dampfbetrieb (etwa ab 1820) darzustellen. Gestützt auf die zahlreichen, aber verstreuten Beschreibungen von lokalen Verhältnissen schafft er erstmals eine Übersicht über die Entwicklung in grossen Zügen. Er gliedert sie in Ruder- und Segelschiffe, Flösse und Schwemmholz mit einem kurzen Ausblick auf die heutige Flotte. Anhand einer Auswahl von 150 Bildern, meist aus Chroniken und Gemälden, veranschaulicht er seine Erklärungen. Ausgehend von der Frage «Wie wurde es gemacht?» beginnt er mit den technischen Daten und deren Umsetzung, die er in wirtschaftliche und politische Zusammenhänge setzt.

Für den Transport per Schiff geeignet waren Massengüter wie Salz, Holz, Bausteine, Getreide und Wein, wobei der Salztransport lebenswichtig war. Bis 1836, als die Vorkommen der heutigen Rheinsalinen entdeckt wurden, war die Schweiz grösstenteils auf den Import angewiesen. Die Wege führten hauptsächlich aus den Ostalpen zum Bodensee und von da über Rhein und Aare nach Zürich, in die Innerschweiz und bis Bern. Es gab aber auch Salz aus Lothringen, das über Basel nach Zürich gebracht wurde. Dies machte den Hochrhein trotz seiner Hindernisse zu einer Hauptschlagader. Salz wurde als Stöcke, Scheiben oder in Fässern transportiert. Auf den Umschlagplätzen der anliegenden Städte wurden sie in Salzhäusern gestapelt, verzollt und auch gehandelt. Der Autor schildert hier die Techniken der Talfahrt auf den verschiedenen Flussabschnitten zwischen Bodensee und Basel, die Umgehung des Rheinfalls und die Bewältigung

der Stromschnellen. Für den Transport flussaufwärts erläutert er das Treideln allgemein, das heute vergessen ist.

Flösse aus zusammengebundenen Baumstämmen dienten ursprünglich der Beförderung von Waren, Vieh und Personen. Im 18. Jahrhundert stieg die Nachfrage nach Holz derart, dass man Flösse zu einem Zug mit über 100 Tannen zusammenbaute. Sie waren Ware und Transportmittel zugleich, bis die Flösserei ab 1850 von der Eisenbahn abgelöst wurde. Vischer war Professor für Wasserbau an der ETH Zürich und kennt die Tücken der Gewässer. Er schätzt deshalb die Kunst der damaligen Flösser zur Führung ihrer Gefährte in Aare, Alpenrhein und Hochrhein. Mit Respekt interpretiert er auch überlieferte Unfälle. Wurden Baumstämme lose befördert, hiess die zugehörige Technik Schwemmholz oder Trift. Dies war in Wildbächen der Fall, aber auch auf der Sihl bei Zürich und im Abschnitt des Laufenburger Laufens. Basel hatte 1724 für seine Holzversorgung aus dem Wiesental einen 27 km langen Kanal erstellt. So bezog die Stadt während mehr als 30 Jahren erhebliche Mengen an Holz aus Vorderösterreich im Schwemmbetrieb.

Pontoniere kommen in diesem Buch nicht vor. Sie sind erst mit der Formierung der Schweizer Armee ab 1815 entstanden. Sie finden aber zum Beispiel «ihren» Weidling als Schiffstyp, der seit dem Mittelalter als wendiges Flachboot sehr verbreitet war, wenn auch unter verschiedenen Namen. Er unterscheidet sich von den Lastschiffen und kann in Form und Bauart bis zur Zeit der Kelten nachgewiesen werden. Doch gab es auch militärische Aktionen auf Gewässern der Alten Eidgenossenschaft? Vischer zeigt, dass die Stadt Zürich von 1387 bis 1837 eine Kriegsflotte unterhielt.

Sie stand im Alten Zürichkrieg (1440–1446) im Kampf gegen die Flotte der Schwyzer und führte noch 1783 Manöver durch. Während der napoleonischen Kriege geriet sie zuerst unter österreichische, dann unter französische und ab 1803 wieder unter die Zürcher Flagge. Ihre Schiffe waren meist umgebaute Lastschiffe. Anders auf dem Genfersee in den Auseinandersetzungen zwischen Savoyen, Genf und Bern im 17. Jahrhundert: Dort kamen Galeeren zum Einsatz. Es waren Ruderkriegsschiffe, die in ihrer Bauart jenen auf dem Mittelmeer glichen. Einen prächtigen Eindruck davon vermittelt der Nachbau der «La Liberté» in Originalgrösse bei Morges (1996–2001).

Das Buch liest sich kapitelweise, fast wie ein Lexikon. So sind auch die ersten Dampfschiffe, Fähren und Schiffsmühlen dargestellt. Jeden Abschnitt beginnt der Autor mit einer Einleitung, indem er das technische Detail aus dem übergeordneten Zusammenhang heraus verständlich macht. Bei offenen Fragen ist er vorsichtig in der Beurteilung und bespricht mögliche plausible Antworten. Mit seinen Querverbindungen bietet er für viele Ortsgeschichten eine unterstützende Bereicherung.

Daniel L. Vischer: Schiffe, Flösse und Schwemmholz. Unterwegs auf Schweizer Gewässern. Eine Technikgeschichte, Verlag Hier und Jetzt, Baden 2015, 352 Seiten mit 150 Abbildungen (farbig und schwarz-weiss), Fr. 59,00.

Bruno Meyer