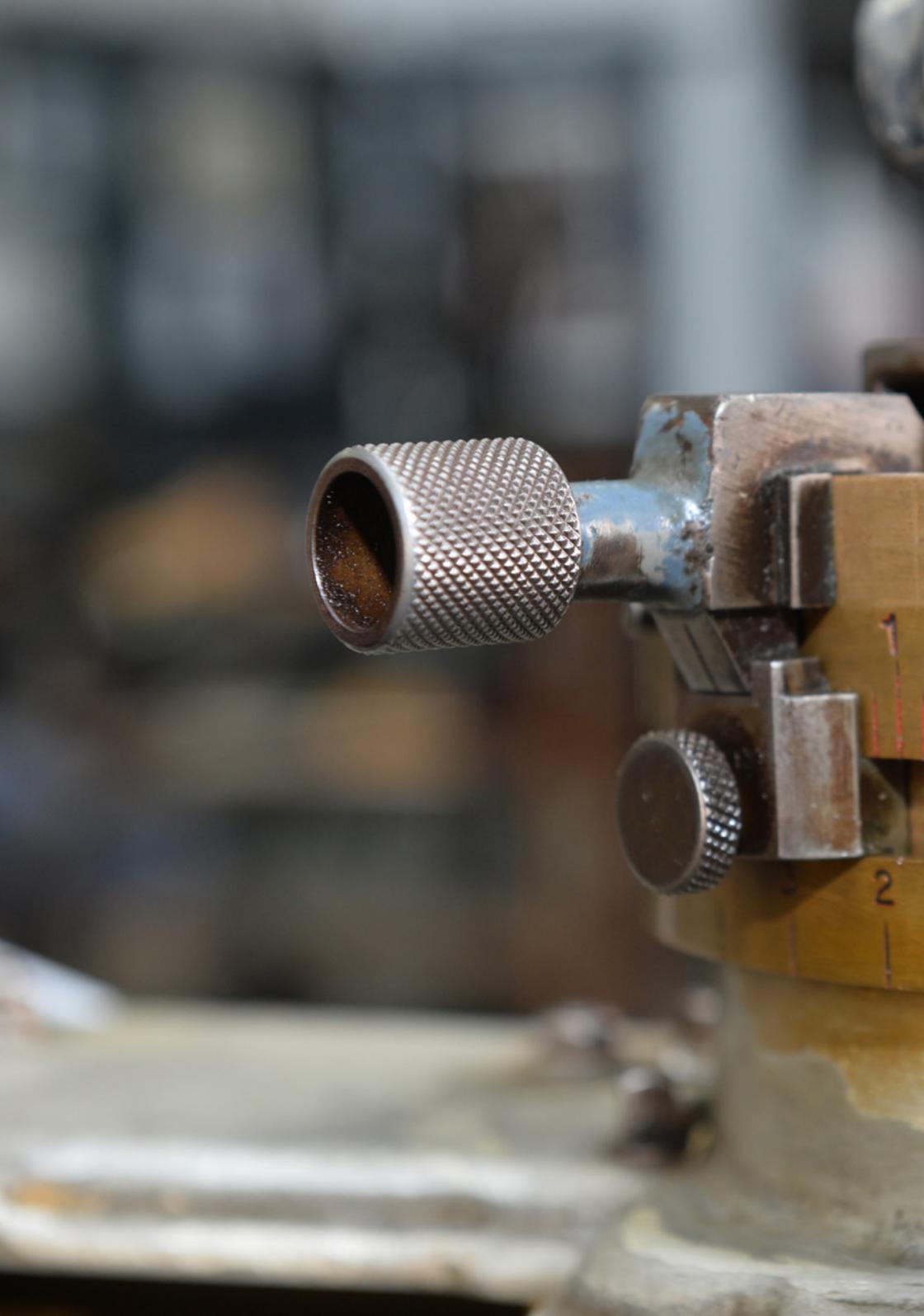




VINTES

2022

Jahresrückblick  
Verband für Industriekultur und  
Technikgeschichte Schweiz



CENTIMETERS

2

3

4

0

2

3

5



Titelbild:

Sulzer Bock-Dampfmaschine von 1862 im Museum Ballyana, Schönenwerd.

*Foto: Kilian T. Elsasser*

Foto Seite 2 und 3:

Detail einer Gradiermaschine aus der Sammlung Ballyana, Schönenwerd (um 1950).

Mit solchen Apparaten wurden die Schnittmuster für die Schuhproduktion mechanisch von der Mustergrösse auf die verschiedenen Grössen und Weitungen angepasst. *Foto: Nicole Hänni*

# Inhaltsverzeichnis

Le Billet du Président .....	7
Industriekultur ist Teil des Kulturerbes .....	8
Industriekultur und Kulturpolitik .....	10
Zum Tod von Hanspeter Bärtschi: Schon über 130 000 Fotos aus dem Nachlass online .....	13
Fredy Rey (1947–2022) .....	17
Wikimedia Commons: Die grösste Datenbank der Welt mit freien Bildern ist eine Chance für Museen .....	18
Der Bilderschatz aus der Haldengut - Geschichte ist für alle zugänglich .....	22
Was sich bewegt .....	28
Hinweise auf Neuerscheinungen .....	31
Tätigkeitsbericht des Verbands Industriekultur und Technikgeschichte Schweiz VINTES für das Jahr 2021 .....	39
Impressum .....	47



# Le Billet du Président 2022

## Immobile und mobile Baukultur

Am World Economic Forum 2023 unterzeichneten 25 Länder und acht Unternehmen der Bau- und Immobilienbranche die Davos Baukultur Allianz. Beim heutigen Bauboom und den hohen Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit braucht es eine Allianz, die dafür sorgt, dass das bauliche Erbe nicht vergessen geht. Diese Initiative wurde im Kulturerbejahr 2018 angestossen, an dem sich VINTES ideell und finanziell beteiligte. Das Inventar der Schweizerischen Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur SGTI zeigt, dass die Schweiz ein einzigartiges Erbe der Industriegeschichte aufweist. Beim mobilen Kulturgut, das die Mitglieder von VINTES erhalten, pflegen und vermitteln, ist die Ausgangslage verzwickter. Der Bund hat keinen gesetzlichen Auftrag, mobile Kulturgüter zu schützen und deren Pflege nach Möglichkeit finanziell zu unterstützen. Ein Teil der Kantone, wie Bern und Solothurn, haben die Möglichkeit, mobile Kulturgüter unter Schutz zu stellen, wie das beim Triebwagen «Blauer Pfeil» der BLS von 1938 geschehen ist. Obwohl der Kanton Solothurn einen gesetzlichen Auftrag hat, mobile Kulturgüter unter Schutz zu stellen, übersteigt es bei einer gewissen Grösse einer Sammlung, wie beim Bally-Archiv, die Möglichkeit, diese zu schützen. Der Kanton Zürich kennt (noch)



keine Möglichkeit, mobiles Kulturgut wie die Sammlung des Dampfzentrums in Winterthur zu schützen. Es fehlt auch ein Inventar der mobilen technischen Kulturgüter. Eine solche Auslegeordnung mit einer Bewertung würde sicherstellen, dass die wichtigsten Sammlungen erhalten werden können. Die Förderstellen gewännen Sicherheit, welche Exponate und Sammlungen unterstützenswert sind. Nach der erfolgreichen Etablierung der Allianz Baukultur ist es an der Zeit, auch eine Allianz «Mobiles Kulturgut» aufzubauen. Damit werden nicht nur die Hüllen der Industriekultur, sondern auch deren historischer Inhalt geschützt.

*Kilian T. Elsasser  
Präsident Verband Industriekultur und  
Technikgeschichte Schweiz VINTES*

# Industriekultur ist Teil des Kulturerbes

von Ständerat Matthias Michel, Zug

In unseren Kreisen steht es ausser Frage, dass die Geschichte der Schweizer Industrie kulturelle Bedeutung hat: Sie prägte die Gesellschaft und Umwelt und ist Teil des schweizerischen Kulturerbes. Doch dieses Verständnis ist noch nicht so weit verbreitet. So fehlt der Begriff «Industrienerbe» gänzlich in der fast 150-seitigen Kulturbotschaft 2021–2024 des Bundes. Umgekehrt heisst das nicht, dass der Bund die Aktivitäten von privaten Promotoren nicht unterstützen würde. So gibt es für die Inventarisierung der Industriekulturobjekte (immerhin inzwischen in 15 Kantonen) durch die Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur (SGTI) Beiträge des Bundesamtes für Kultur (BAK). VINTES bietet dankenswerterweise Weiterbildungen an, orientiert über den Stand der Industriekultur in der Schweiz, weist auf die kulturpolitische Bedeutung der Industriekultur hin und kommuniziert auf dem Webportal Swiss Industrial Heritage SIH Publikumsangebote der Industriekultur. Elf Kantone unterstützen SIH.

Beim Bund ist die Industriekultur konzeptuell jedoch noch nicht angekommen. Das zeigt sich etwa an der Homepage des BAK, das Bereichen wie Baukultur, Archäologie und UNESCO-Welterbe bis hin zu Raubkunst je eigene Rubriken widmet, nicht aber der Industriekultur. Dabei gäbe es



ein leuchtendes Beispiel: Unterstützt auch durch den Bund, hat es das Schweizer Uhrmacherhandwerk vor zwei Jahren geschafft, als immaterielles Kulturerbe der UNESCO anerkannt zu werden. Ebenso wie die Uhr haben Dampf- und Textilmaschinen, Zähler, Eisenbahnen und vieles mehr die Schweiz geprägt. Mit dem Ziel, dass der Bund konzeptuell dem Kulturerbe der Schweiz mehr Beachtung schenkt, habe ich die Motion «Konzept zur Pflege des Kulturerbes der Schweiz» angeregt. Diese – vom Bundesrat wie von beiden Räten unterstützte – Motion fordert eine übergeordnete Strategie für das Kulturerbe sämtlicher Kultursektoren. Dass dabei die Industriekultur dazu gehört, erscheint mir selbstverständlich. Doch für dieses Verständnis muss nach wie vor gekämpft



Vereinigungen aus dem Umfeld der Feuerwehr, der Industrie, der Militär-Geschichte und des öffentlichen Verkehrs unterhalten im ZDT Fahrzeuge und andere Objekte.

*Foto: Christine Weber*

werden. Bei der Zusammenarbeit aller privater Akteure gibt es noch Potenzial. Diesbezüglich hat für mich die Zusammenarbeit von privaten Institutionen im Kanton Zug Vorbildcharakter: Fünf Vereine und Stiftungen aus den Bereichen Industrie, Feuerwehr, Militärgeschichte und öffentlicher Verkehr haben sich zur Trägerschaft für das Zuger Depot Zuger Technikgeschichte ([www.zdt.ch](http://www.zdt.ch)) zusammengefunden. Dank Bündelung der Interessen und Kräfte haben sie die Anerkennung und Unterstützung der öffentlichen Hand erreicht.



Nebst dem Unterhalt und der Pflege werden die Exponate im Zuger Depot für Technikgeschichte auch der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. *Foto: Jakob Widmer*

# Industriekultur und Kulturpolitik

von Kilian T. Elsasser und Philipp Abegg

## 1. Kulturbotschaft

Bei der Erarbeitung der Kulturbotschaft 2021–2024 regten VINTES und SGTI ohne Erfolg an, die Industriekultur als wichtigen Teil des Kulturerbes anzuerkennen. 2020 lancierte der Zuger Ständerat Matthias Michel eine Motion für ein «Konzept zur Pflege des Kulturerbes der Schweiz». Die Motion verlangt ein Konzept, welches «sämtliche Kultursektoren umfassen und damit eine übergeordnete Strategie für das Kulturerbe Schweiz ermöglichen» soll, das auch die Industriekultur umfasst. (siehe Artikel Matthias Michel). Es ist angezeigt, dass die Industriekultur in der Kulturbotschaft 2025–2028 endlich angemessen berücksichtigt wird.

## 2. Industriekultur

Die Industrialisierung der Schweiz setzte früh ein und veränderte das Land in den letzten 200 Jahren grundlegend. Sie war von Wagemut, Scheitern, sozialen Kämpfen und einer liberalen Gesetzgebung geprägt. Die Schweizer Wirtschaft brachte es zu Weltruhm. Namen wie Sulzer, Rieter, Bally, Nestlé, Lindt oder Escher-Wyss kennt jeder. Industriekultur ist die Basis unseres Wohlstands und Teil der nationalen Identität.

Die Wirtschaft und Technik hat ein reiches Erbe hinterlassen. Am sichtbarsten sind die vielen historischen Bauten. Die grossen

Produktesammlungen sind Zeugen des Designs, der Mode oder der Alltagskultur. Die vielen technikhistorischen Sammlungen reichen von den Anfängen (z.B. Dampfmaschinen, Spinn- und Webmaschinen) bis zu den bahnbrechenden Entwicklungen des 20. Jahrhunderts (Telekommunikation und Elektronik). In Firmenarchiven finden sich Archivalien, Plakate, Erzeugnisse des Vertriebs oder Marketing wie Inserate, Verpackungen und Fotografien.

## 3. Rechtliche Lage

Verfassungsmässig liegt die Kulturhoheit bei den Kantonen. Diese sind in Bezug auf Pflege und Schutz des mobilen Kulturgutes allerdings sehr unterschiedlich aufgestellt. Einige Kantone, wie Solothurn und Bern, ermöglichen den Schutz mobilen Kulturgutes. Andere Kantone, wie Zürich, kennen keine entsprechenden Rechtsgrundlagen. Die Eidgenossenschaft verfügt über keine Rechtsgrundlagen, mobiles Kulturgut verbindlich zu schützen. Ihr fehlt hier eine elementare Kompetenz, die andere Kulturnationen selbstverständlich besitzen. Wer Ikonen der Schweizer Industriekultur besichtigen will, findet diese im Ausland. Das Deutsche Museum in München zeigt eine Sulzer Ventil-Kolbendampfmaschine von 1864. Das Museum Electropolis in Mulhouse präsentiert eine kombinierte Sulzer/BBC-Maschine von 1901.

Der Bund betätigte sich bei den ehemaligen Regiebetrieben PTT und SBB, Stiftungen einzusetzen, um ihr Erbe zu bewahren. Bei den Privatbahnen schuf der Bund 2022 eine gesetzliche Grundlage, historische Schienenfahrzeuge zu erhalten und zu pflegen. Das schweizerische Kulturgüterschutzinventar des Bundes listet auch mobile Objekte von nationaler und regionaler Bedeutung auf, die im Kriegs- oder Katastrophenfall geschützt werden sollen. Darin sind neben bedeutenden Auslassungen, wie die Sammlungen des Museums Enter in Solothurn oder der Porzellanfabrik in Langenthal, auch

namhafte Zeugen der Wirtschafts- und Technikgeschichte gelistet.

In der Schweiz liegt die Pflege der Industriekultur zum grössten Teil in der Verantwortung Privater, wie Firmen, Vereinen und Privatsammlern. Hier wurde und wird viel Pionierarbeit geleistet. Dennoch ist nicht zu übersehen, dass rein zivilgesellschaftliches Engagement Grenzen hat. Es ist instabiler als öffentliches. Private Institutionen können verkauft werden, insolvent sein oder ihre Strategie ändern. Sammler und Sammlerinnen können sterben oder das Interesse verlieren. Unternehmen haben



Nur im Ausland zu bewundern: Ikonen der Schweizer Industriekultur und Technikgeschichte; hier die kombinierte Sulzer/BBC-Maschine im Museum Electropolis, Mühlhausen Foto: Philipp Abegg

prinzipiell andere Ziele als die eigene Geschichte zu dokumentieren und zu präsentieren. Dieses Engagement kann jederzeit eingestellt werden. Schlimmstenfalls kann es zur Vernichtung oder zum Verkauf wichtiger Sammlungen kommen.

Die Finanzierung von Infrastrukturen und Geschäftsstellen privater Sammlungen ist durch Gönner und Mitglieder kaum möglich. Der Professionalisierung und allenfalls der Erreichung einer kritischen Grösse sind enge Grenzen gesetzt. Noch ausgeprägter zeigt sich die Knappheit bei den nationalen Verbänden, wie VINTES und der Schweizerischen Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur SGTI, die weitgehend auf ehrenamtliche Arbeit angewiesen sind.

#### **4. Kulturelle Teilhabe, Laienkultur und breites Interesse**

Teilhabe breiter Kreise der Bevölkerung am Kulturbetrieb ist in aller Munde und eine «strategische Handlungsachse» der Kulturpolitik des Bundes. Die Industriekultur ist geradezu ein Musterbeispiel der kulturellen Teilhabe breiter Schichten. Tausende von Privatpersonen erhalten in mehreren hundert Institutionen historische Objekte und das entsprechende Betriebswissen. Die Vermittlung spricht ein breites Publikum an. Der museale Betrieb von Industriekultur ist im virtuellen Zeitalter eine authentische Gegenwart, die sinnlich wahrgenommen und leicht verstanden werden kann.

#### **5. Engagement des Bundes**

Ein Engagement des Bundes im Bereich der mobilen Industriekultur ist unabdingbar. Vorbilder müssten andere Industrienationen wie Deutschland oder Grossbritannien sein. Industriekultur ist meist überregional, oft komplex und teuer, weshalb der traditionelle, kantonale Ansatz den Anforderungen nicht genügt. Gerade kleine Kantone sind in Bezug auf Mittel und Personalressourcen überfordert. Auch dem grössten Freund der Industriekultur ist klar, dass der Bund diesen Bereich nicht zum strategischen Ziel erheben wird und nicht in der Lage ist, hier grosse Summen zu sprechen. Stossend ist jedoch, dass es für das mobile Industriekulturerbe absolut keine Mittel, keine Aufmerksamkeit und keine Zuständigkeiten gibt. Das mobile Industriekulturerbe muss vom Bund als Teil des Kulturerbes anerkannt werden und die meist ehrenamtliche Tätigkeit die nötige Anerkennung und Unterstützung erhalten. Der Bund muss die Möglichkeit haben, mobiles Kulturgut unter Schutz stellen zu können. Es braucht einen Überblick und eine Bewertung des mobilen technischen Kulturguts. Dies ist Grundlage, um Wichtiges von Unwichtigem zu trennen. Die existierenden Verbände, wie die Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur SGTI und VINTES, verfügen über das nötige Fachwissen, diese Arbeit zu organisieren und in einem Verbund zu realisieren.

Zum Tod von Hanspeter Bärtschi:

## Schon über 130 000 Fotos aus dem Nachlass online

von *Dominik Landwehr*

**Am 2. Februar 2022 ist der Pionier der Schweizer Industriegeschichte, Hans-Peter Bärtschi, in Winterthur gestorben. Ein grosser Teil seines Nachlasses ist bereits online.**

An Hans-Peter Bärtschi kam keiner vorbei, der sich in der Schweiz für Industriegeschichte interessiert. Sein Name war mir spätestens seit den frühen 1980er-Jahren geläufig. Kennengelernt haben wir uns aber erst viel später, als ich ihn 2012 zu einem Sonntagmorgen-Talk ins Tösstal einladen durfte. Wir blieben lange sitzen, assen gemeinsam Mittagessen und diskutierten bis spät in den Nachmittag. Im September 2020 fragte ich ihn an, ob er für unseren Podcast ein Interview zu seinem neusten Buch zur Bahngeschichte geben würde.

Ich erhielt sofort eine positive Antwort: Seine Frau Sylvia-Bärtschi-Baumann machte mich aber darauf aufmerksam, dass ihr Mann erkrankt sei. Zwölf Jahre zuvor hatte er bei einem Velounfall eine schwere Kopfverletzung erlitten, seitdem sei er immer mehr beeinträchtigt und werde dement. Sie ermutigte mich aber, das Gespräch trotzdem aufzuzeichnen, es sei auch für ihn wichtig. Man spürt im Gespräch, dass Hans-Peter Bärtschi nicht



Hans-Peter Bärtschi,  
Pionier der Schweizer Industriekultur,  
1950 bis 2022.

mehr der Gleiche war: Aus Angst, etwas Falsches zu sagen, gab er oft sehr einsilbige Antworten, ganz anders als früher.

Im Februar 2022 dann die traurige Nachricht: Hans-Peter Bärtschi ist gestorben! – Eine wahre Flut von Nachrufen folgte nun, kaum eine Zeitung oder ein Medium, das ihn nicht würdigte. Späte Ehre für einen Pionier, der sich lange als Aussenseiter fühlte. Bärtschi exponierte sich in der Zeit des Kalten Krieges als maoistischer Aktivist. Das kam nicht gut an und verhinderte wohl auch eine bürgerliche Karriere als Professor oder Museumsdirektor.



Foto von Hans-Peter Bärtschi, heute in der Sammlung der ETH.

Vielleicht war es auch ein Glücksfall, denn Hans-Peter Bärtschi forschte zeitlebens auf eigene Faust – die ersten Fotos in seinem Archiv datieren aus den späten 1960er-Jahren und zeigen einen Trolleybus, vom Fenster seines Zimmers aus fotografiert.

Das Wirken von Hans-Peter Bärtschi fällt in eine wichtige Epoche der Schweizer Industriegeschichte – sie

wird gemeinhin De-Industrialisierung genannt. Bärtschi selber hat dafür drastischere Worte benutzt: Ein Grounding – aber weil sich der Prozess über 30 Jahre erstreckte, wurde er nicht als solcher erkannt. Die Betroffenheit, auch die Wut darüber, war in seinen Publikationen immer wieder spürbar. 2011 etwa im Titel «Die industrielle Schweiz – vom 18. ins 21. Jahrhundert. Aufgebaut und ausverkauft».



Foto von Hans-Peter Bärtschi, heute in der Sammlung der ETH.

Hans-Peter Bärtschi hinterlässt ein riesiges Erbe. Er wusste um die Wichtigkeit seines Nachlasses und hat deshalb schon vor Jahren begonnen, sich damit auseinanderzusetzen – im Wissen, dass seine geistigen Kräfte bald nachlassen würden.

1. Da sind zunächst die Publikationen: Hans-Peter Bärtschi hat zeitlebens über 1000 Aufsätze, Artikel und Bücher

geschrieben. Wer sich mit Industrie-geschichte in der Schweiz befasst, stösst immer wieder auf seinen Namen. Seine Bücher waren immer Titel, die sich an ein breites Publikum richteten. Dazu gehörten deshalb auch Wanderführer wie etwa «Industriekultur im Kanton Zürich. Unterwegs zu 222 Zeugen des produktiven Schaffens». Ähnliche Führer gibt es für Bern, die Innerschweiz und die Ostschweiz.

2. Schon als Gymnasiast hatte er begonnen zu fotografieren und war zeitlebens mit der Kamera unterwegs. So hatte er sich beispielsweise in den Kopf gesetzt, alle Bahnhöfe der Schweiz zu dokumentieren. So ist eine fast unübersehbare Anzahl von Bildern entstanden. 2014 hat er sie «seiner Hochschule», der ETH Zürich geschenkt, hier hatte er sein Diplom als Architekt erworben. «Es war ein Glücksfall für uns», sagte Nicole Graf, Leiterin des Bildarchivs. Die Digitalisierung hat Jahre gedauert, dank Drittmitteln konnten dafür auch studentische Hilfskräfte angestellt werden. Seit Oktober 2022 sind nun bereits 170 000 Fotos online abrufbar: Davon sind 110 000 Schwarzweiss Fotos und 60 000 Farbdias. Weitere 60 000 Fotos, die Bärtschi digital anfertigte, folgen in den nächsten Jahren.
3. Bärtschi hat zeitlebens auch Dokumente gesammelt: Jahresberichte, Firmenprospekte, Zeitungssartikel. In seinem Archiv kamen insgesamt gegen zehn Tonnen Material zusammen. Noch vor seinem Tod hat er zusammen mit seiner Frau die Menge um die Hälfte reduziert. Dieses Archiv ist nun in einer eigens dafür angemieteten Wohnung und soll später in die Wohnung des Paares überführt werden. Eine eigens gegründete Stiftung soll dafür sorgen, dass das Archiv auch nach dem Tod seiner Partnerin Sylvia Bärtschi-Baumann erhalten wird und zugänglich bleibt. Das Archiv wird schon heute benutzt und soll auch in Zukunft Forschenden offenstehen.
4. Online-Ressourcen: Hans-Peter Bärtschi hat sich die neuen Medien zunutze gemacht und vor einigen Jahren begonnen, ein Online-Inventar der Schweizer Industriedenkmäler anzufertigen. Auf der Website des Projekts heisst es: «Das Inventar umfasst bis heute rund 5500 Seiten. Sie dokumentieren die Industriekulturobjekte der Kantone Bern, Zürich, Appenzell Ausserrhoden und Innerrhoden, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Baselstadt und Baselland, Luzern, Obwalden und Nidwalden, Schwyz, Uri, Zug und des Fürstentums Liechtenstein. 2030 wird das Online-Inventar abgeschlossen sein und aus rund 11 000 Seiten bestehen.»

# Fredy Rey (1947 – 2022)

von Kilian T. Elsasser (Mitglied Geschäftsleitung und Kurator Schienenverkehr Verkehrshaus der Schweiz, 1992–2004)



Fredy Rey wurde 1986 als Direktor des Verkehrshauses der Schweiz gewählt, dem meistbesuchten Museum der Schweiz mit einer Sammlung von nationaler Bedeutung. Er machte – ohne Abstriche an der Popularität – das Verkehrshaus zu einem Museum, das sich national und international vernetzte. Er professionalisierte den Betrieb und schuf Strukturen, um die Sammlung zu erhalten und darüber zu publizieren. Die Pflege der Sammlung war eine Herausforderung, denn das Museum musste mit rund 15 % Subventionen auskommen, die während der Zeit von Rey das erste Mal gesprochen worden waren. Gemäss dem damaligen Direktor des Landesmuseums war dies auch möglich, weil Rey aus einem Franken doppelt so viel «mache».

Rey eröffnete bedeutende und richtungsweisende Publikumsangebote. 1989 war es die Sonderausstellung «Landi 39»

und 1993 «Simulatoren». Er baute das Publikumsangebot 1996 mit dem IMAX Filmtheater aus. 1997 eröffnete Rey die Ausstellung «Schienenverkehr» mit der Gotthardtunnelschau. Das Konzept die Ausstellung in eine Studiensammlung mit einer roten Passerelle für Eisenbahnfans und in eine Schau für ein breites Publikum aufzuteilen, erhielt grossen Zuspruch. Mehrere europäische Eisenbahnmuseen übernahmen dieses Konzept.

Das Ende seiner Zeit war von grossen Umbrüchen geprägt. Die Gründungspartner wie Swissair, die Post und Swisscom sowie die SBB verschwanden oder verabschiedeten sich als «Hausherren». Sie verstanden sich neu höchstens als Sponsoren. Rey verabschiedete sich 2002 mit einer Vision, wie das Museum architektonisch neu aufgestellt und 2009 auch realisiert werden sollte. Fredy Rey bleibt als Persönlichkeit in Erinnerung, die in grossem Masse zur Etablierung der Technikgeschichte in der Schweiz als kulturelle Leistung beigetragen hatte. Bis zu seiner Pensionierung 2009 prägte er als Kantonsingenieur die verkehrstechnische Neuausrichtung des Kantons Luzern.

Wikimedia Commons:

## Die grösste Datenbank der Welt mit freien Bildern ist eine Chance für Museen

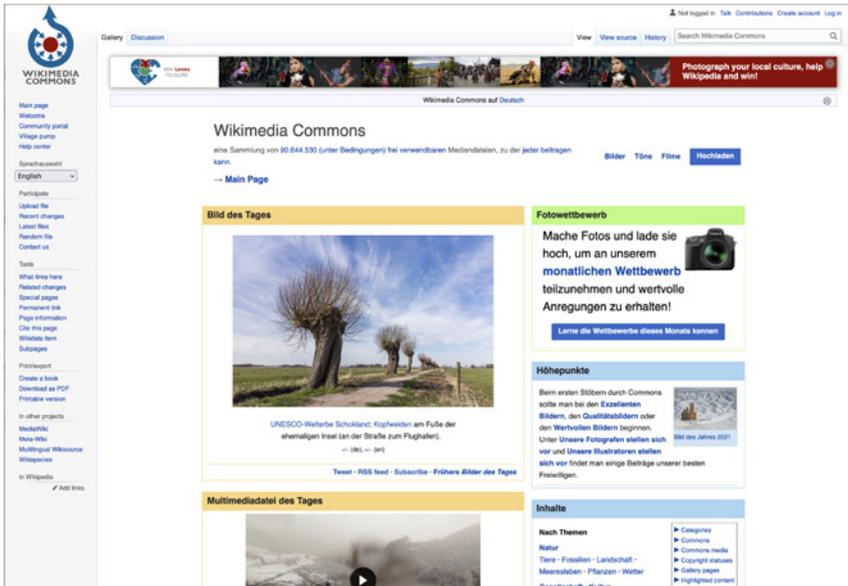
von *Dominik Landwehr*

Wie finde ich ein Bild einer Schweizer Dampflokomotive, einer Uhrenfabrik, einer Schweizer Chiffriermaschine, eines Webstuhls von Sulzer-Rüti oder eines historischen Fabrikgebäudes? Wer im Internet eine Publikation nach Fotos und Illustrationen sucht, landet früher oder später auf den Seiten von Wikimedia Commons. Das ist die grösste Datenbank der Welt mit freien Bildern, jedes Foto von Wikimedia Commons darf für Publikationen gratis verwendet werden. Wikimedia Commons ist die Grundlage für alle rund 180 verschiedenen Sprachversionen von Wikipedia. Das ist auch eine Chance für Sammlungen, Bibliotheken und Museen. Mit Bildern auf Wikimedia Commons ist es möglich, dem Publikum erstklassiges Bildmaterial in hoher Qualität anzubieten – und bei jeder Verwendung genannt zu werden, egal ob das jetzt in einer der zahlreichen Wikipedia-Ausgaben oder in einer anderen Publikation im Print-Bereich oder online ist.

Etwas mehr als 20 Archive, Museen und Bibliotheken machen heute mit und laden Bilder in grossen Mengen auf die Plattform Wikimedia Commons – man spricht von sogenannten GLAM-Institutionen. Dabei

liegt der Schwerpunkt bei Archiven und Bibliotheken. Man findet auch ausserhalb dieser Gruppe Bilder zu Schweizer Museen auf Wikimedia, sie wurden im Lauf der Jahre von Benutzern hochgeladen.

Das Bildarchiv der ETH-Bibliothek Zürich lädt seit Jahren Bilder aus dem eigenen Bildarchiv auf Wikimedia. Nicole Graf, Leiterin des Bildarchivs erklärt uns: «Wir arbeiten seit vielen Jahren eng mit Wikipedia zusammen und organisieren regelmässig Workshops zu bestimmten Themen. Wo immer möglich, erlauben wir auch die freie Nutzung der Bilder in unserem Archiv, oft kann man das gewünschte Bild direkt aus unserer Datenbank herunterladen. Dort, wo das gewünscht wird, laden wir Fotos aus unserer Datenbank auch auf Wikimedia Commons.» Das ETH-Bildarchiv ist der grösste Schweizer GLAM-Bildgeber für Wikimedia, heisst es im Jahresbericht 2021. 1946 Fotos aus dem ETH-Bildarchiv wurden 2021 auf Wikimedia hochgeladen. Das Comet-Bild «Bau der Emosson-Staumauer» (Com\_FC27-0282-001) wurde von der Wikimedia-Community in die zweite Runde (Finalist) für das «Bild des Jahres 2020» Wikimedia Commons nominiert. Total bietet die Bibliothek über 60 000 Fotos auf Wikimedia an.

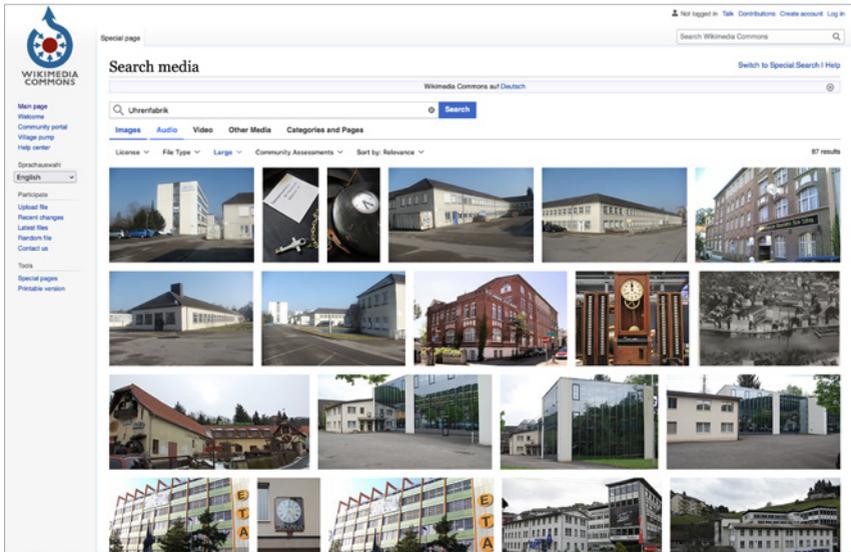


## Startseite Wikimedia Commons

Ähnlich macht man es auch bei der Zentralbibliothek Zürich, auch sie hat einen reichen Schatz von Bildern zur Industriegeschichte. Besonders aktiv ist **Enter.ch**, das Museum für Computer und Unterhaltungselektronik. Hier ist man daran, die riesige Sammlung zu inventarisieren. Schon heute ist ein Teil davon via Wikimedia Commons abrufbar. Ein weiteres Beispiel ist SBB-Historic, mit Hunderten von historischen Aufnahmen zur Geschichte der SBB in total 48 verschiedenen Kategorien: Wer alte Bilder von der Gotthardbahn, Aufnahmen eines Bahnhofs im 19. Jahrhundert oder bestimmte Lokomotiven sucht, ist hier gut beraten. Das Bundesarchiv hat bereits 2014 über 5000 Fotos aus dem Ersten Weltkrieg auf

Wikimedia Commons hochgeladen. Generell ist von Seiten der Schweizer Museen und Sammlungen ein grosses Interesse an Wikipedia und auch an Wikimedia Commons festzustellen, sagt Ulrich Lantermann, Community Manager von Wikimedia Schweiz. Die Organisation führt immer wieder Workshops in diesen Institutionen durch, so war man zuletzt unter anderem in der Phonoteca in Lugano, im Museum «Enter» in Solothurn oder in der Sammlung des Montreux Jazz Festivals.

Warum aber Wikimedia? Man kann die Fotos ja auch auf seiner Homepage zum Download anbieten. «Die Leute suchen nicht zuerst in unserem Archiv. Wir müssen



Wird im Suchfeld als Beispiel Uhrenfabrik eingegeben, erscheinen 87 Bilder zum Thema. Die Bilder lassen sich nach Dokument-Art, Lizenz-Art und vielem mehr sortieren.

dahin, wo die Leute sind, und das ist zum Beispiel Wikipedia», sagt Nicole Graf vom Bildarchiv der ETH-Bibliothek. Die Zahlen geben ihr recht.

Die Resultate sind eindrücklich und dank eines eigens entwickelten Statistik-Tools auch messbar. Hier werden die Aktivitäten von 20 Schweizer Institutionen erfasst, die bisher Bilder auf Wikimedia hochgeladen haben. So wurden bis heute 900 Wikipedia-Seiten mit Digitalisaten aus dem Bundesarchiv illustriert, die bisher fast 72 Millionen Views auf Wikimedia Commons generierten

Museen, Sammlungen und Bibliotheken müssen nicht warten, bis ein Wikipedianer

Fotos auf Wikimedia Commons lädt. «Es wäre wünschbar, wenn die Institutionen selber aktiv werden. Dazu bieten wir auch unsere Unterstützung an», sagt Lantermann.

Was muss man beachten? Die Regeln des Urheberrechts gelten auch für Wikimedia Commons und werden konsequent umgesetzt. Bilder, die dagegen verstossen, werden umgehend gelöscht. Mit diesen Faustregeln vermeidet man aber unangenehme Überraschungen:

- Ganz unproblematisch sind eigene Fotos von Objekten, Gebäuden (Panoramafreiheit) und Dokumenten. Hat ein Fotograf diese Fotos erstellt, so ist es am einfachsten

ten, wenn man ihn beauftragt, eine Auswahl der Bilder auf Wikimedia Commons hochzuladen.

- Historische Fotos sind unproblematisch, wenn der Fotograf bekannt und länger als 70 Jahre tot ist. Das gilt zum Beispiel für Hermann Linck (1866 – 1938), der für viele Industriefotos aus der Schweiz zu Beginn des 20. Jahrhunderts verantwortlich war.
- Wichtig ist, dass man sämtliche Rechte freigibt, sonst wird es für den Benutzer schon wieder schwierig.
- Bilder von Fotografen, die noch leben oder weniger als 70 Jahre tot sind, bedürfen der Zustimmung des Rechteinhabers.
- Bilder von unbekanntem Fotografen («Verwaiste Werke») sind unproblematisch, wenn sie älter als 100 Jahre sind. Alle anderen solche Bilder sollte man nicht auf Wikimedia Commons hochladen.
- Zusätzlich gilt in allen Fällen auch das Persönlichkeitsrecht. Aufpassen muss man vor allem mit Personen, die keine öffentliche Funktion bekleiden wie Politiker etc.

Allerdings gibt's auch Grenzen: Bilder und Metadaten auf Wikimedia müssen auch gepflegt werden – es empfiehlt sich deshalb, eine gute Auswahl von Fotos anzubieten und die Daten periodisch zu kontrollieren.

Der Verein Wikimedia Schweiz hilft gerne, sei es mit gezielten Auskünften, sei es mit

Workshops, die unentgeltlich angeboten werden und vor Ort, also im jeweiligen Museum oder Archiv, stattfinden können. Mit dem öffentlich zugänglichen Tool <Cassandra> steht auch ein Werkzeug zur Verfügung, das statistische Auskünfte über die benutzten Daten gibt. Aufträge für das Hochladen von Bildern oder das Erstellen von Artikeln kann der Verein aber keine entgegennehmen.

#### **Illustrationen:**

- Bild ETH-Bibliothek: Emosson Staumauer in Bau, nachts.
- ETH Bibliothek; Theodolit der Firma Wild Heerbrugg, ohne Jahr.
- Chiffriermaschine Hagelin CX-52.
- «Enter» Museum Solothurn mit dem renovierten Spotlight von Giovanna Andreoli aus den 1950er Jahren.

#### **Internetadressen**

##### **Wikimedia Commons**

<https://commons.wikimedia.org/wiki/Hauptseite>

##### **Statistiken zum Upload von Schweizer Institutionen bei Wikimedia**

<https://stats.wikimedia.swiss/>

##### **Wikimedia Schweiz**

<https://wikimedia.ch/>

Eine Zeitreise zum Beginn des 20. Jahrhunderts:

## Der Bilderschatz aus der Haldengut-Geschichte ist für alle zugänglich

von *Dominik Landwehr*

Eine Sammlung von rund 90 Fotografien dokumentiert die Arbeit der Winterthurer Brauerei Haldengut zwischen 1878 und 1913. Die Bilder stammen mehrheitlich vom Winterthurer Fotografen Hermann Linck und befinden sich im Archiv der Familie Schoellhorn. Seit kurzem sind die Fotos auf Wikimedia Commons und können gratis genutzt werden.

Zu verdanken ist dies Andreas Schoellhorn, er war der letzte CEO der selbständigen Brauerei Haldengut AG, die im Jahr 1994 von Heineken übernommen wurde. Der Braubetrieb in Winterthur wurde mit dem letzten Sud 2002 eingestellt. Er hat dafür gesorgt, dass die historischen Dokumente aus der langen Geschichte der Brauerei in verschiedene Archive kamen, erzählt er



Gerste-Magazin der Brauerei Haldengut, 1913. Foto: *Atelier Linck*



Bier-Fuhre nach Zürich, Brauerei Haldengut, 1889. Foto: Atelier Linck

uns: Zum Stadtarchiv Winterthur und zum Fotomuseum, aber auch zur Gesellschaft für Geschichte des Brauwesens in Berlin.

Die 1843 gegründete Brauerei war über Generationen im Besitz seiner Familie: Der Ur-Ur-Grossvater von Andreas Schoellhorn, Johann Georg Schoellhorn (1837–1890) war bereits 1875 ins Geschäft in Winterthur eingestiegen. Danach übernahm dessen Sohn Fritz Schoellhorn (1863–1933) die Verantwortung über die Brauerei. «Er war eine faszinierende Persönlichkeit», sagt Andreas Schoellhorn: «Er hat nicht nur die Brauerei geführt und die Bierqualität verbessert, sondern auch

die Geschichte des Brauwesens erforscht und schon damals begonnen, die Literatur darüber systematisch zu dokumentieren. Seine Bibliografie wurde in neuerer Zeit sogar nachgedruckt.» 1928 verlieh ihm die ETH Zürich für seine Verdienste zur Verbesserung der Gärprozesse im Brauwesen einen Ehrendoktor. Es war auch Fritz Schoellhorn, der beim Winterthurer Fotografen Hermann Linck (1866–1938) eine fotografische Dokumentation in Auftrag gegeben hat. Die Bilder sind in zwei Alben erhalten und dienten auch als Grundlage für Druckbroschüren, die Schoellhorn anfangs des 20. Jahrhunderts fertigen liess.



Oben: Eisbezug aus dem Klöntalersee, 1876. Foto: Atelier Linck

Unten: Motorwagen-Remise der Brauerei Haldengut, 1905. Foto: Atelier Linck

Eine grosse Gruppe von Bildern entstand zwischen 1900 und 1913. Sie bildet systematisch den Prozess des Bierbrauens ab, angefangen vom Wasserreservoir auf dem Lindberg über die Silos für Gerste, Hopfen und Malz, die Hefezucht, das Sudwerk, die Kühlanlagen, die Fasswäscherei, die verschiedenen Lager, die Küferei, die Sattlerei, die Schmiede und die Schreinerei bis hin zur Logistik mit den Pferdefuhrwerken und ersten «Motorwagen». Dokumentiert sind die verschiedenen Labors, das Direktionsbüro, aber auch die für die «Wohlfahrt» des Personals wichtigen Anliegen vom

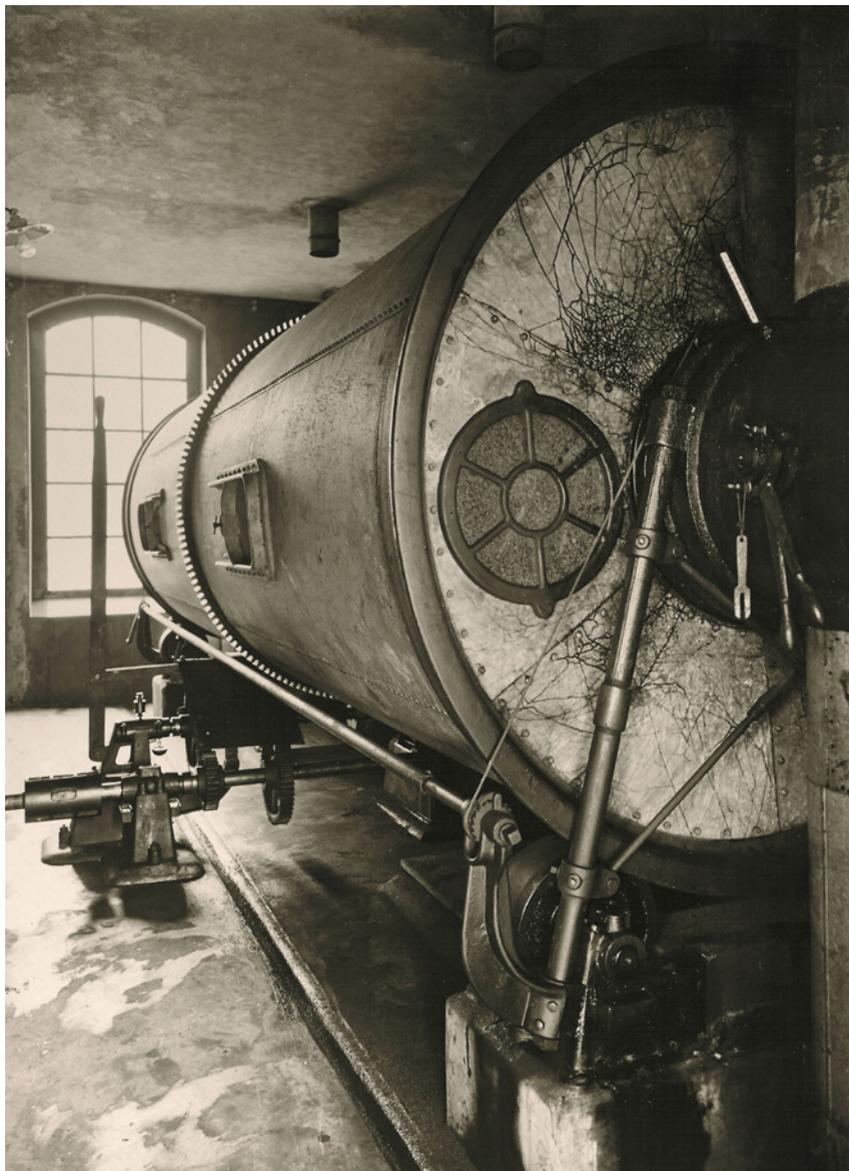
Sanitätszimmer, hier «Geschäfts-Klinik» genannt, bis zu den Arbeiter-Châlets.

Eine erste Gruppe von Fotos zeigt Szenen aus den 1880er-Jahren: Hier findet sich etwa ein Gruppenbild mit 80 Männern mit Zylinderhut und Biergläsern vor einem Wasserfall beim Brauertag 1878 in Wädenswil. Das wohl interessanteste Bild in dieser Serie zeigt eine Kolonne von Pferdefuhrwerken beim Eistransport vom Klöntalersee aus dem Winter 1877/78. Das ist eine Strecke von 80 Kilometern, und dafür dürften die Fuhrwerke mindestens

### Die Winterthurer Fotografendynastie Linck

Der Name Linck steht für eine ganze Dynastie von Fotografen aus Winterthur: Die Lincks haben 1864 bis 1949 in Winterthur und Zürich als Auftragsfotografen gearbeitet – für die Industrie, aber auch für die Selbstdarstellung des gehobenen Bürgertums. Ihre Fotos prägen unser Bild von der Industrialisierung in der Ostschweiz. Johann Linck (1831–1900), Sohn eines Salpetersieders, kam 1864 nach Winterthur und begründete das Fotogeschäft der Familie, das über drei Generationen mit sechs Fotografen fortgeführt wurde. Die Dokumentation der Brauerei Haldengut wurde von seinem Sohn Hermann Linck (1866 – 1938) gemacht. In Schweizer Archiven und Bibliotheken finden sich Hunderte, wenn nicht Tausende von Fotos der Familie Linck. «Die nüchterne klare Bildersprache und eine pedantische Sachlichkeit prägten diese Fotografien», schreibt Heinz Bächinger im Winterthurer Glossar. Grosse industrielle Objekte wie etwa Tanks oder Maschinen wurden, wenn immer möglich, komplett von ihrer Umgebung gelöst und vor einem weissen Hintergrund fotografiert, das erzeugte mitunter einen merkwürdigen Verfremdungseffekt.

*Irma Nosedà: Die Fotografendynastie Linck in Winterthur und Zürich.  
Offizin Verlag/Fotomuseum Winterthur 1996.*



Keim- und Darr-Trommel der Brauerei Haldengut, 1906. Foto: Atelier Linck

zwei Tage gebraucht haben. Kühlung war eines der Hauptprobleme beim Brauprozess, in Winterthur standen bereits anfangs des 20. Jahrhunderts industrielle Kühlanlagen.

Die Fotos sind ein grosser historischer Schatz für die Erforschung der Frühzeit des 20. Jahrhunderts weit über Winterthur hinaus.

Die Fotos sind bei Wikimedia Commons – das ist die Bilderdatenbank der Wikipedia-Welt – abgelegt und leicht zu finden. Sie

dürfen unter Quellenangabe von allen genutzt werden.

Immer mehr Archive und Bibliotheken nutzen Wikimedia, um damit ihre Breitenwirkung zu erhöhen: Das Bundesarchiv beispielsweise hat bereits vor Jahren mehr als 5000 Fotografien aus der Zeit des Ersten Weltkriegs so zugänglich gemacht. Besonders aktiv ist auch das Bildarchiv der ETH Zürich, hier wird auf Anfrage jedes Bild auf Wikimedia Commons übertragen, wenn das Urheberrecht dies erlaubt.



Sudwerk der Brauerei Haldengut, 1909. Foto: Atelier Linck

# Was sich bewegt

## Mitteilungen und Informationen zur Industriekultur und Technikgeschichte

### Ziegler-Keramik. Begehrte Schaffhauser Tonwaren 1828–1973

Ausstellung im Museum zu Allerheiligen in Schaffhausen (25.02.–9.07.2023)

Vor 195 Jahren begann in Schaffhausen der Siegeszug eines bedeutenden Schweizer Keramikunternehmens. Dank Qualität und innovativen Produktionsmethoden eroberten die Erzeugnisse der Tonwarenfabrik Ziegler den Schweizer Markt. Die Ausstellung spürt dieser Erfolgsgeschichte nach. Die Vielfalt der präsentierten Keramiken veranschaulicht

die formalen und technologischen Entwicklungen in der schweizerischen und internationalen Keramikproduktion. Beeindruckend sind nicht nur das Feuerwerk an Formen und Farben sowie die Fülle der zu entdeckenden Dekore. Die Keramiken sind auch wertvolle Zeugen künstlerischer und modischer Veränderungen. Sie spiegeln den Zeitgeist und zeugen von gesellschaftlichen, ökonomischen und ästhetischen Strömungen. Ergänzt durch Zeitzeugen-Interviews, Filme und Fotos, ermöglicht die Ausstellung einen spannenden Einblick in ein Kapitel Schweizer Industriegeschichte. *Regula Wyss*



Grafik zur erwähnten Ausstellung über Ziegler Keramik im Museum Allerheiligen Schaffhausen.



BDhe 4/4 der Wengeneralpbahn. Foto: Wikimedia Commons

### Investitionen im Maison Callier in Broc

In Bezug auf die Finanzierung haben es Firmenmuseen einfacher als die vielen Laienstrukturen der Industriekultur. Ein besonders beliebtes Firmenmuseum ist das «Maison Callier» in Broc, Freiburg. Über 400 000 Besucher strömen jedes Jahr in das Museum, das sich am Gründungssitz der Firma Cailler befindet. Nach den Plänen des Mutterkonzerns Nestlé AG soll alles noch besser werden. Geplant sind Verbesserungen und Erweiterungen, die gemäss NZZ zwischen 80 und 200 Millionen Franken kosten werden (NZZ vom 27.01.2022). Mittelfristig sollen 700 000 bis 800 000 Schoggi-Liebhaber ins Freiburgische pilgern. *Philipp Abegg*

### Neue Website von Industriekultur Spot ([www.industriekulturspot.ch](http://www.industriekulturspot.ch))

Industriekultur Spot hat eine neue Domain, eine neue grafische Erscheinung, und auch der Inhalt hat merklich an Umfang zugenommen. Dies vor allem auch dank der Kooperation mit dem IAM, dem Institut für Angewandte Medienwissenschaft an der ZHAW, Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. Das Semestermodul «Kultur & Gesellschaft» mit dem Fokus «Faszination Industriekultur» erfuhr überraschend grossen Zulauf: 48 Studierende meldeten sich an. Die Aufgabenstellung lautete, in Form von Text- und Video-Beiträgen engagierte Menschen aus dem Bereich Industriekultur zu



Ge 4/4 81, ursprünglich Bernina Bahn, heute Chemin de fer-musée, Blonay-Chamby. Foto: C. A. Flückiger

porträtieren. Alle 35 Portraits finden sich hier: [industriekulturspot.ch/Portraits](http://industriekulturspot.ch/Portraits). Die Portraits geben vielfältige Einblicke in die lebendige Welt der Industriekultur.

Auf der Website wächst zudem eine Sammlung von inspirierenden Best Practice-Beispielen, und im Interview mit dem Projekt-Team von Sibylle Zambon ist zu erfahren, was die Macherinnen antreibt und was sie sich für die Zukunft der Industriekultur-Vermittlung wünschen. *Industriekultur Spot*

### Erhalt historischen Rollmaterials in Tourismusgebieten

Nach über 50 Jahren konnte die historische Lokomotive Ge 4/4 81 im Februar 2022 wieder an ihrem ursprünglichen Wirkungs-ort eingesetzt werden. Die Veteranin wurde

1916 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik und Brown, Boveri & Cie. für die Berninastrecke der RhB gebaut. Als die RhB sie 1970 ausser Dienst stellte, übernahm sie die Museumsbahn Blonay-Chamby, um sie in rund 10-jähriger Fron-arbeit zu restaurieren. Im Spätwinter 2022 konnte sie (nicht ohne Schwierigkeiten) an ihren alten Einsatzort fahren. Wie lange die wertvolle Lok im Engadin bleibt, ist gemäss NZZ offen (NZZ vom 29.03.2022). Vorerst ist der Besuch für ein Jahr geplant.

Unklar ist hingegen die Zukunft der letzten betriebsfähigen, rund 60-jährigen Trieb-wagen der Wengeneralpbahn. Die form-schönen BDhe 4/4 soll ausgemustert wer-den. Die Betreibergesellschaft sieht keinen Nutzen in der Erhaltung. Der Heimatschutz möchte hingegen mindestens eine der Kompositionen als Zeugin des historischen Bergtourismus erhalten. Gesucht wird da-her eine Trägerorganisation, die sich, wie bei anderen Bahngesellschaften, um die Erhaltung und Pflege des historischen Roll-materials kümmert. *Philipp Abegg*

# Hinweise auf Neuerscheinungen

In den Bereichen Industriekultur, Wirtschafts- und Technikgeschichte entwickelt sich eine reichhaltige Publizistik. Nachfolgend verweisen wir auf einige ausgewählte, interessante und/oder schön gemachte Publikationen der vergangenen Monate.



## **Der Zukunft eine Bahn zu brechen. Casimir von Arx (1852–1931). Oltner Titan, Solothurner Ständerat und erster Verwaltungsratspräsident der SBB**

Verena Schmid Bagdasarjanz, Chronos, 2021

Mit der Eisenbahn beginnt und mit der Eisenbahn endet die Geschichte von vier Generationen Casimir von Arx. Im Zentrum der Biografie steht der zweite Casimir von Arx (1852–1931), Ständerat des Kantons Solothurn und erster Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Sein Name ist verbunden mit den grossen politischen Reformen und Umwälzungen, die an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert die Schweiz bewegen. Als Freisinniger ist er einer wirtschaftsliberalen Politik, gleichzeitig aber einem starken Bundesstaat und der sozialen Reform verpflichtet. Er deckt Misswirtschaft schonungslos auf, er ist Sanierer und Reorganisateur, Modernisierer, Vermittler zwischen den Landesteilen, und er ist Patriot: Sein Projekt ist die Schweiz, seine Mission ist es, dem Fortschritt und der Zukunft eine Bahn zu brechen. Am Beispiel des Oltners Casimir von Arx schildert die Autorin fakten- und kenntnisreich ein faszinierendes Kapitel der Schweizer Geschichte.



## **Zauderer mit Charme. Hans Schindler und die Zwänge einer Zürcher Industriellenfamilie**

Matthias Wiesmann, hier und jetzt, 2020

Hans Schindler entsprach dem männlichen, gutbürgerlichen Rollenbild des 20. Jahrhunderts: Er war ein gewissenhafter Unternehmer und Politiker sowie mehrfacher Familienvater. 1896 geboren, folgte er den Wünschen seiner Familie. Er studierte Chemie an der ETH, doktorierte in Cambridge, wurde Offizier, übernahm die Nachfolge des Vaters als Generaldirektor

der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) und heiratete standesgemäss. Doch hinter der Fassade des perfekten Lebens sah es anders aus. Schindler war ein Zauderer, ein Suchender und wenig geeigneter Manager. 1957 schied er aus der operativen Führung der MFO aus und begann im Alter von über sechzig Jahren ein neues Leben. Er beendete seine unglückliche Ehe und engagierte sich als Präsident von Swisscontact in der Entwicklungshilfe. Die ausführlichen Tagebücher, die Hans Schindler von 1945 bis 1957 führte, sind eine einmalige Quelle. Die Biografie stützt sich darauf und skizziert zugleich die bisher wenig bekannte Geschichte der MFO.



### **Die Kunst der Imitation. Glarner Textildruck**

Bettina Giersberg, hier und jetzt, 2022

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts nimmt in der Schweiz die Industrialisierung mit den Glarner Textildruckfabriken Fahrt auf. Die hier gedruckten Stoffe imitieren Farbigeit und Formensprache gewobener, bestickter oder bemalter Stoffe aus allen Kontinenten. Eine nicht überblickbare Vielfalt an Mustern und Farben entsteht. Mit grosser Selbstverständlichkeit werden leuchtend rote orientalische Tücher, geometrische Ornamente aus Java, walachische Rosenbouquets oder Palmenblattmotive aus Kaschmir gedruckt.

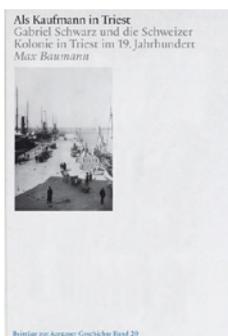
Das Buch bietet einen bilderreichen Überblick zur Geschichte des Glarner Textildrucks. Es zeigt, wie die Glarner Handelsleute und Textildruckunternehmer aus der Schweiz in den Orient, nach Asien und Afrika reisten und dort traditionelle Stoffe auswählten, die in den modernen Fabriken kopiert und bedruckt wurden. Für den Erfolg des Glarner Textildrucks notwendig waren kaufmännisches Geschick sowie eine hohe Kunstfertigkeit von Zeichnern sowie die Präzision von Druckerinnen und Druckern, Modelstechern und Koloristen. So entstanden in den Glarner Fabriken Stoffe, die heute Teil des Weltkulturerbes sind.



## Nylon und Napalm. Die Geschäfte der Emser Werke und ihres Gründers Werner Oswald

Regula Bochsler, hier und jetzt, 2022

Die Ems-Chemie, ein Kind der Kriegswirtschaft, wurde 1941 als «Holzverzuckerungs-AG» gegründet und produzierte Ersatztreibstoff. Nachdem sich die Benzinversorgung der Schweiz nach Kriegsende normalisiert hatte, musste sich die Firma neu erfinden. Dank hartnäckiger Recherchen kann die Autorin zeigen, wie Firmengründer Werner Oswald mit Hilfe von Industriespionage und ehemaligen Nazis in Ems eine Kunstfaserproduktion aufbaute sowie eine Flab-Rakete, Minen und Zünder sowie eine Napalm-Variante entwickelte, die in mehreren Bürgerkriegen eingesetzt wurde. «Nylon und Napalm» erzählt die packende Geschichte der Emser Werke und ihres Gründers, der mit viel Elan, wenig Skrupel und einem hochkarätigen Netzwerk das Fundament der späteren Ems-Chemie legte.



## Als Kaufmann in Triest. Gabriel Schwarz und die Schweizer Kolonie in Triest im 19. Jahrhundert

Beiträge zur Aargauer Geschichte, Band 20, Max Baumann, hier und jetzt, 2022

Triest war im 19. Jahrhundert ein wichtiger Handelsplatz und für junge Schweizer ein potenzieller Arbeitsort. Vielen diente die Stadt als Durchgangsstation, einige liessen sich dort als Kaufleute nieder wie Gabriel Schwarz aus Villigen: Sein älterer Cousin Isaak engagierte ihn, und so verbrachte der Schweizer einen grossen Teil des Lebens in Triest. Der Kontakt zu seiner Heimat riss nie ab; insgesamt 179 Briefe aus über 40 Jahren – davon 85 direkt aus Triest – bezeugen diesen Austausch. Die Briefe geben Einblick in das Leben und den Beruf der Aargauer Kaufleute in Triest in Zeiten von Konjunkturen und Krisen, von Krieg und Frieden, von geschäftlichem Erfolg, aber auch Misserfolg. Dem Autor gelingt es, anhand der Quellen nahe an den Alltag und die Personen heranzukommen. Er schreibt ein Stück wenig bekannter Aargauer und Schweizer Auswanderungsgeschichte, die nicht nach Übersee führte, sondern Teil einer mehr und mehr globalen Wirtschaft war.



### Uetikon und seine Chemie. Eine Beziehungsgeschichte

Beatrice Schumacher, hier und jetzt, 2022

Fabrikpfeife und Schwefelgerüche gehörten jahrzehntelang zum Alltag in Uetikon. Seit mehr als drei Jahrzehnten sind sie verschwunden. 2018 schloss die älteste Chemiefabrik der Schweiz ihre Tore endgültig. Säure- und Düngerproduktion und der lange Arm der patronalen Unternehmerfamilie Schnorf haben das Dorf langfristig geprägt.

Die Autorin zeichnet nach, wie die Weinbauerngemeinde zum Fabrikdorf wurde. Der mikrohistorische Blick führt in Dorfvereine, in Schul- und Gemeindepolitik, Stiftungen, Liegenschaftsbesitz, Steuern und nicht zuletzt in Fabrikbetrieb und Unternehmerfamilie. Erkennbar wird ein dichtes personales Netzwerk, zu dem leitende Fabrikangestellte, firmentreue Arbeiter, Lehrer und Pfarrer sowie viele ihrer Ehefrauen zählten. Hörbar werden aber auch abweichende und protestierende Stimmen von Weinbauern, Arbeitern oder Anwohnenden. Das Buch schreibt die Gesellschaftsgeschichte eines Industriestandortes am Zürichsee von der Hochphase der Industrialisierung bis zum Beginn der Globalisierung.



### Alles was rollt, schwimmt und fliegt. Der Visionär Alfred Waldis und das Verkehrshaus der Schweiz

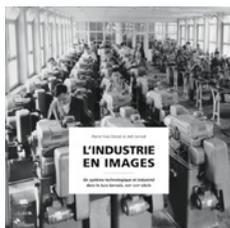
Trudi von Fellenberg-Bitzi, NZZ Libro, 2022

Als das Verkehrshaus der Schweiz 1959 eröffnet wurde, bezweifelten viele, dass es erfolgreich sein würde. Der erste Direktor Alfred Waldis (1919–2013) wollte das Verkehrshaus partout vor einem musealen Charakter bewahren und realisierte mit viel Gespür für das Machbare ein interaktives Haus. Schon im ersten Betriebsjahr war es das meistbesuchte «Museum» der Schweiz.

So erweiterte Waldis «sein Verkehrshaus» bereits kurze Zeit nach der Eröffnung. Es entstanden unter anderem das erste Planetarium der Schweiz (1968) sowie die Halle «Luft und Raumfahrt» (1972).

Auch ohne Hochschulabschluss hat es Waldis zu höchsten Ehren gebracht. Neben der Leitung des Verkehrshauses verfasste der Ehrenbürger von Luzern über 900 Reportagen

und unzählige Bücher und erhielt 1972 den Innerschweizer Kulturpreis. 1977 ehrte ihn die Universität St. Gallen mit dem Dr. h.c. oec. Am liebsten erholte er sich in seiner knapp bemessenen Freizeit bei Ski- und Bergtouren, während der Ferien mit seiner Familie, bei seinen täglichen Yogaübungen und im Planetarium beim Sinnieren über die Welt und den Kosmos.



### **L'industrie en images. Un système technologique et industriel dans le Jura bernois, XIXe-XXIe siècle**

Pierre-Yves Donzé, Joël Jornod,

Le Jura bernois est l'une des régions les plus industrialisées de Suisse: en 2014, le secteur secondaire y représentait plus de 49% des emplois, contre 25 % dans l'ensemble du pays. Ce taux élevé s'explique par le développement, sur le long terme, d'un système technologique et industriel dans lequel l'horlogerie joue le rôle principal. Avec l'apparition de cette activité vers 1750 dans la région, les fabricants de composants de montres se multiplient. Leurs besoins favorisent l'émergence, dès 1880, de la branche des machines-outils, qui à son tour provoque l'essor de maisons spécialisées dans l'outillage et les périphériques après la Seconde Guerre mondiale. Grâce à ces moyens de production et au savoirfaire élaborés pour l'horlogerie, un processus de convergence technologique voit le jour: des décolleteurs et d'autres industriels s'orientent vers de nouveaux domaines d'application, comme l'automobile, l'aéronautique, la microélectronique ou les équipements médicaux et dentaires. Le présent ouvrage raconte, par le texte et par l'image, l'histoire de ces entreprises qui ont fait du Jura bernois un leader mondial de l'industrie. Il comprend près de 800 illustrations mettant en valeur les formes variées de l'industrie sur l'ensemble du territoire.



## **Fabrikgesellschaft. Rationalisierung, Sozialpolitik und Wohnungsbau in der Schweizer Maschinenindustrie, 1937-1967**

Andreas Fasel, Cronos, 2021

In seinem Buch «Fabrikgesellschaft» verfolgt Andreas Fasel die Entwicklung der industriellen Beziehungen in der schweizerischen Maschinenindustrie von 1937 bis 1967. Die Jahre der Hochkonjunktur werden häufig als eine ruhige Phase vor den stürmischen 1970er-Jahren dargestellt. Dabei kam es gerade in dieser Zeit zu einem tiefgreifenden Wandel des Alltags, am Arbeitsplatz ebenso wie zu Hause. Die Studie geht diesen Veränderungen nach und fragt danach, wie sich die Arbeits- und Wohnverhältnisse in und um die Badener, Zürcher und Winterthurer Fabriken verändert haben.

Die sozial- und mikrogeschichtliche Untersuchung wagt einen Blick über die Fabrikmauer. Sie zeigt für den untersuchten Zeitraum, wie sich die Arbeit bei Brown, Boveri & Cie. (Baden), bei der Maschinenfabrik Oerlikon (Zürich) und bei Gebrüder Sulzer (Winterthur) allmählich veränderte und weshalb in dieser Zeit das sozial- und wohnungspolitische Engagement dieser Unternehmen zunehmend wichtig wurde.



## **Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen**

Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 4, Ueli Haefeli, Chronos, 2022

In seinem Buch «Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert» untersucht Ueli Haefeli den Wandel dieses zentralen Phänomens seit der Gründung des modernen Bundesstaats im Jahr 1848 und hinterfragt die gängige These einer ständig wachsenden alltäglichen Mobilität.

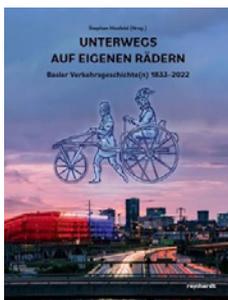
Christoph Maria Merki hat das Buch rezensiert und empfiehlt es als «hervorragender und erschöpfender Überblick, der das Phänomen in all seinen Spielarten, in seiner ganzen Tiefe und Breite beschreibt und analysiert. Zum Zuge kommen sowohl wirtschafts- und sozialgeschichtliche als auch politik- und kulturgeschichtliche Ansätze, sodass am Schluss so etwas wie eine faszinierende Anthropologie zeittypischer Fortbewegungsarten entsteht».



### **Schneller, weiter, billiger, mehr? Mobilität und Verkehr in der Schweiz seit 1918**

Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 3, Markus Sieber, Chronos, 2022

Schneller, weiter, billiger, mehr – ein Blick auf die Strassen und Schienen der Schweiz scheint zu bestätigen, was offizielle Statistiken seit Jahrzehnten mit eindrücklichen Zahlen belegen: Der Verkehr hat im Verlauf des 20. und 21. Jahrhunderts massiv zugenommen. Doch ist dieses Wachstum mit gesteigerter Mobilität gleichzusetzen? Sind wir, wie gerne argumentiert wird, tatsächlich in jeglicher Hinsicht mobiler als früher? Ausgehend von diesen Leitfragen, wirft der Autor einen umfassenden Blick auf die Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte der letzten 100 Jahre. Das Buch zeigt zunächst auf, wie sich das Verkehrssystem seit 1918 im Spannungsfeld von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft angebots- und nachfrageseitig entwickelt hat. Danach wird die Perspektive stärker auf Fragen der Alltagsmobilität verlagert: Wie lassen sich die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Zeitverlauf beschreiben? Welche Konstanten und Veränderungen kennzeichnen die Entwicklung? Wie verteilten sich Mobilitätschancen in der Gesellschaft? Der dritte und letzte Teil widmet sich der noch relativ jungen Mobilitätsbiografieforchung. Zwölf Interviews mit Frauen und Männern im Alter zwischen 30 und 85 Jahren zeigen auf, wie sich Mobilität und Verkehr über die Zeit und im intergenerationalen Vergleich entwickelt haben.

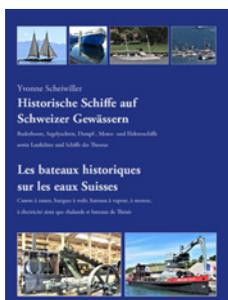


### **Unterwegs auf eigenen Rädern. Basler Verkehrsgeschichte(n) 1833–2022**

Stephan Musfeld (Hrsg.), Friedrich Reinhardt Verlag, 2022

Nach der Kantonstrennung 1833 entledigte sich Basel der Stadtmauern und erlebte ein rasantes Industrie- und Bevölkerungswachstum. Für den Verkehr blieb der Stadtkern am Rheinknie vorerst eher ein Nadelöhr als eine Drehscheibe. Ab 1890 setzte sich die «automobile» Lebensweise durch, begleitet von Widerständen und Beschränkungen. Nach dem Zweiten Weltkrieg sollte die Stadt «autogerecht» umgebaut werden. Die Umwelt-, Ressourcen- und Klimaproblematik führte

in den 1980er-Jahren zu einer Kehrtwende zugunsten der städtischen Lebensqualität. Wie wird Basel zukünftig die weiter zunehmenden Verkehrsströme bewältigen? In einem Sammelband beleuchten Fachleute spezifisch baslerische Ausprägungen der individuellen Mobilität und ordnen sie in historische Entwicklungen ein: pointiert, vielfältig, visuell attraktiv für ein breiteres, interessiertes Publikum. Die Entstehung der individuellen Mobilität, ihre Formen und Auswirkungen im Stadtraum sowie die vielfältigen Spannungen zwischen Lebensgefühl und ökonomisch-ökologischen Zwängen, die in der immer mobileren Gesellschaft laufend aufbrechen, werden anhand zeitgenössischer Quellen, Aperçus und Bildern illustriert. Damit werden verschiedene Aspekte einer «Verkehrsgeschichte» am Beispiel Basel ausgelotet, um einen Beitrag zum Verständnis der andauernden Diskussionen um die Gestaltung einer optimalen, ressourcenschonenden, stadtgerechten Mobilität zu leisten. Ein Blick auf aktuelle Visionen, Projektionen sowie mögliche Strategien zum Individualverkehr der Zukunft rundet die Betrachtungen ab.



### Historische Schiffe auf Schweizer Gewässern

Yvonne Schweißler, Schwyz 2022

Schiffsfachbücher über einzelne Seen oder Schiffstypen sind trotz Internet erfreulich viele auf dem Markt. Erstmals aber liegt ein Buch vor, das sämtliche Schiffe (bei den Seglern und Runaboats mit einer repräsentativen Auswahl), die älter als 60 Jahre sind, in Wort und Bild dokumentiert. Der Juristin Yvonne Schweißler, in Denkmalfachkreisen bekannt mit ihren Büchern

über schweizerische Traföhäuschen und die Industriedenkmäler des Kanton Schwyz, ist während der Corona-Zeit ein eindrückliches Werk gelungen, das vor allem in seiner Vielfalt, den nautischen Querverbindungen und der Ambition, alle historischen, bedeutsamen Schiffe der Schweiz zu inventarisieren, besticht. Das abschliessende Namensverzeichnis hilft, rasch zu spezifischen Schiffen vorzustossen, sodass das Buch auch partiell gelesen werden kann.

# Tätigkeitsbericht des Verbands Industriekultur und Technikgeschichte Schweiz VINTES für das Jahr 2022

Der Verband Industriekultur und Technikgeschichte Schweiz, kurz VINTES, ist ein Dachverband von Institutionen, die sich mit dem Sammeln, Erhalten und Vermitteln in den Bereichen Industriekultur und Technikgeschichte befassen. Namentlich bezweckt VINTES, das reichhaltige Erbe der Industrie, Wirtschaft und Technik zu bewahren, den Austausch und die Vernetzung unter den heute 75 Mitgliedern zu fördern, einen Überblick über die in diesem Bereich tätigen Institutionen zu schaffen und die Verbandsanliegen gegenüber Öffentlichkeit, Behörden und Wirtschaft zu vertreten. VINTES ist als Verein organisiert.

Im Berichtsjahr kam es im Vorstand zu keiner Mutation. Die Aktuarin, Frau Tanja Aenis, gab jedoch per Ende 2022 ihren Rücktritt aus dem Vorstand bekannt. Frau Aenis war seit 2019 Mitglied des Vorstands. Als aufgeschlossene, erfahrene und qualifizierte Persönlichkeit war sie ein hoch geschätztes Mitglied unseres Gremiums. Zudem war und ist sie als Mitarbeiterin eines der bedeutendsten Unternehmensarchive des Landes und Vertreterin der Westschweiz eine wichtige Stütze unseres Verbandes. Wir danken Tanja Aenis für ihre wertvolle Mitarbeit und hoffen, dass sie auch nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand unserem Verband erhalten bleibt.

Damit setzte sich der Vorstand per 31. Dezember 2022 wie folgt zusammen:

- Kilian T. Elsasser, Präsident (Museumsfabrik, Göschenen)
- Dr. Regula Wyss, Vizepräsidentin (MMWysss GmbH, Münsingen)
- Felix Kunz, Kassier (Museum Enter, Solothurn)
- Philipp Abegg (Ballyana, Schönenwerd)
- Cornel Doswald ((historische Verkehrswege, Bremgarten)
- Dr. Angela Dettling (Museum Aargau)
- Dr. Dominik Landwehr, Kommunikation

Der Vorstand traf sich im Berichtsjahr fünfmal zu Sitzungen. Er realisierte in ehrenamtlicher Tätigkeit die Administration, die Finanzen, den Jahresbericht, die Jahrestagung, die Vorbereitung auf die Kulturbotschaft 2025–2028 und den Swiss Industrial Heritage (zum grösseren Teil). Ein Vertreter nahm an der Jahrestagung der European Route of Industrial Heritage ERIH in Luxemburg teil.

## **Jahrestagung und GV 2022**

Die Jahrestagung hat am 30. April 2022 in den Räumlichkeiten der Stiftung SBB Historic in Windisch stattgefunden. Die Gastfreundschaft dieser bedeutenden Institution der Technikgeschichte und namentlich die Führungen durch das SBB



Präsident Kilian T. Elsasser und Tagungsleiterin Dr. Regula Wyss. Foto: Cornel Doswald

Historic-Archiv wurden sehr geschätzt. Das Thema der Tagung lautete: «Netzwerke, wozu?». Nach der Begrüssung durch den Präsidenten Killian T. Elsasser überbrachten Christoph Hänggi, stellvertretender Leiter der Sektion Museen und Sammlungen BAK; Dr. Matthias Michel, Ständerat des Kantons Zug sowie Heidi Ammon, Gemeindepräsidentin von Windisch, Grussbotschaften ihrer Institutionen.

In seinem Einführungsreferat betonte Pius Knüsel, Präsident der Dachorganisation der Volkshochschulen und prominenter Publizist, Sinn und Nutzen von Netzwerken und beleuchtete indessen auch die Schattenseiten. Marco Castellaneta, Präsident des Netzwerkes «Schweizer Schlösser» und

Direktor Museum Aargau, berichtete anschaulich von seinen Erfahrungen beim Aufbau des Schlösser-Netzwerks. Auch für die Netzwerke der Industriekultur konnten wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, obwohl diese Institutionen, im Gegensatz zu den Schlössern, meist nicht im Besitz der öffentlichen Hand sind.

Hoch erfreulich war der Besuch von Frau Christiane Baum, Geschäftsführerin European Route of Industrial Heritage (ERIH), die eigens aus Meerbusch bei Essen (BRD) angereist war. In ihrem Referat betonte sie die Bedeutung der Industriekultur als Kulturgut ersten Ranges und als Bestandteil unseres Kulturerbes. Sie berichtete von der Funktionsweise des Netzwerks



Ständerat Dr. Matthias Michel und Pius Knüsel. Foto: Cornel Doswald

des ERIH mit rund 2100 angeschlossenen Institutionen. Die institutionelle und persönliche Verbindung unseres Verbandes zu ERIH ist von grosser Bedeutung, da wir mit den Arbeiten am SIH (siehe S. 43 ff.) den Schweizer Häusern der Industriekultur die Möglichkeit geben, auch auf der ERIH-Plattform aufgenommen zu werden. Damit wächst die Visibilität und Auffindbarkeit, da ERIH die mit Abstand grösste Plattform im Bereich der Industriekultur in Europa ist.

Am späteren Nachmittag folgte dann das traditionelle Podiumsgespräch mit Hans Estermann (Schweiz Tourismus), Alain Grimm (Geschäftsführer Netzwerk Industriewelt Aargau), Christiane Baum (ERIH) und Philipp Abegg (VINTES, Projektsteuerung SIH).

Wie die gesamte Tagung, wurde das Gespräch durch Dr. Regula Wyss sachkundig moderiert und geleitet.

Die Generalversammlung von VINTES fand wie üblich im Rahmen dieser Jahrestagung statt, konzis und souverän geleitet durch den Präsidenten Kilian T. Elsasser. Das Protokoll findet sich auf der Website des Verbands.

#### **Pflege des Kulturerbes, Vorbereitung auf die Stellungnahme zur Kulturbotschaft 2025/28**

Industriekultur gehört in der Kulturpolitik der meisten Kantone und der Eidgenossenschaft (noch) nicht zum Kanon des anerkannten Kulturbetriebs. Namentlich beim



Christiane Baum, Geschäftsführerin  
European Route of Industrial Heritage  
(ERIH). Foto: Cornel Doswald

Bund gibt es kaum Interesse, Aktivitäten oder dedizierte Zuständigkeiten. In den relevanten Texten wird die Industriekultur nicht erwähnt. Schon seit Langem versuchen wir von VINTES, uns hier einzubringen. Die Industriekultur soll, namentlich in der Eidgenössischen Kulturpolitik, als bedeutender Teil des Schweizer Kulturerbes anerkannt werden.

Angestossen durch die vom Zuger Ständerat Dr. Matthias Michel lancierte Motion für ein «Konzept zur Pflege des Kulturerbes der Schweiz», nahmen wir uns im Berichtsjahr dem Thema vertieft an. Michel bemängelte in seiner Eingabe, dass es in diesem Bereich

Defizite gibt, namentlich dass auf Bundesebene keine erkennbare Gesamtstrategie besteht. Die Motion verlangt mithin ein Konzept, welches «sämtliche Kultursektoren umfassen und damit eine übergeordnete Strategie für das Kulturerbe Schweiz ermöglichen» soll. Die föderale Ausgestaltung der Kulturpolitik wird dabei nicht infrage gestellt. Sie erfordere aber eine Koordination und Zusammenarbeit mit den Kantonen und gegebenenfalls Gemeinden. Auch die Kantone forderten entsprechendes Tätigwerden der Bundesbehörden. Die Motion wurde von beiden Räten angenommen.

Voraussichtlich im Frühjahr 2023 wird sodann die Vernehmlassung für die Kulturbotschaft des Bundes 2025 bis 2028 erfolgen. Wir beabsichtigen, wie schon vor vier Jahren, mit einer Stellungnahme die Anliegen der Industriekultur einzubringen.

Um vorbereitet zu sein, haben wir einen ausführlichen Text erstellt und darin vor allem die Bedeutung der mobilen Industriekultur, die unseres Erachtens bestehenden Mängel sowie einige Forderungen zusammengestellt. Der Text kann auf der Website heruntergeladen werden. Basierend auf diesem Papier, werden wir uns in der bevorstehenden Vernehmlassung einbringen.

#### **Zusammenarbeit mit der SGTI**

An dieser Stelle berichten wir jeweils auch über unsere Zusammenarbeit mit der



Marco Castellaneta, Direktor Museum Aargau und Präsident des Netzwerkes «Schweizer Schlösser». Foto: Cornel Doswald

Schweizerischen Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur (SGT1). Weil die beiden Organisationen im gleichen Themengebiet tätig sind und zahlreiche Berührungspunkte haben, besteht trotz Absprache die Gefahr von Doppelspurigkeiten. Im Berichtsjahr ergaben sich indessen nur einzelne kurze Kontakte. Geplant ist ein Treffen im Jahr 2023.

### **Erfolgreiche Lancierung von Swiss Industrial Heritage, «SIH»**

Seit Frühling 2022 ist Swiss Industrial Heritage, kurz «SIH», online. Die Web-Plattform führt Freizeit- und Bildungsangebote zur Industriekultur und Technikgeschichte in der Schweiz zusammen und verleiht ihnen mehr Sichtbarkeit. Ende des ersten Jahres

sind 22 Museen und Sammlungen Teil des Netzwerkes. Die Partnerschaft mit Schweiz Tourismus und dem Museumspass sowie eine gezielte Medienarbeit von unserer Seite hat dem Thema viel öffentliche Präsenz ermöglicht.

Der Schweizer Industriekultur und Technikgeschichte mehr Gehör zu verschaffen, ist ein Kernanliegen unseres Verbandes. Bereits 2018 setzte sich der Vorstand zum Ziel, einen virtuellen Industriekultur-Atlas zu schaffen und verabschiedete ein Konzept mit Budget für das geplante Vorhaben. Die Finanzierung stellten der Präsident und der Vorstand sicher. Elf Kantone und fünf weitere Geldgeber beteiligen sich an der Finanzierung



Podiumsdiskussion mit Hans Estermann, Christiane Baum, Alain Grimm und Philipp Abegg, Leitung Dr. Regula Wyss. Foto: Cornel Doswald

des Projekts. Zehn Mitglieder des Patronatskomitees unterstützen Swiss Industrial Heritage ideell. Die Arbeitsgruppe, bestehend aus Philipp Abegg, Kilian T. Elsasser und Dr. Regula Wyss, nahm umgehend die Realisierung des Projekts an die Hand und bereitete die Vermarktung in Kooperation mit Schweiz Tourismus vor. Intensive Gespräche mit Christiane Baum, der Geschäftsführerin der European Route of Industrial Heritage (ERIH), führten auch zu einer engen Zusammenarbeit mit dem europäischen Vorbild.

Nach rund einem Jahr Konzeptions- und Entwicklungsarbeit konnte VINTES seinen

Mitgliedern an der Jahrestagung in Windisch das Web-Portal Swiss Industrial Heritage «SIH» ([www.sih-vintes.ch](http://www.sih-vintes.ch)) präsentieren. Interessierte finden auf dem Web-Portal Freizeit- und Bildungsangebote von Museen und Sammlungen der Schweizer Industriekultur und Technikgeschichte. Die von uns kuratierten Touren bieten Ausflugstipps zu bekannten Orten der Industriekultur und machen auf Geheimtipps aufmerksam. Sie werden laufend ausgebaut und aktualisiert. Die Kartenansicht zeigt, welche anderen Institutionen in der Nähe des gewählten Ausflugsziels liegen.

Unsere ersten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Zusammenarbeit von VINTES mit Schweiz Tourismus in der Kommunikation die mediale Aufmerksamkeit für das Thema Industriekultur und Technikgeschichte in der Schweiz erhöht und den Mitgliedern von Swiss Industrial Heritage mehr Sichtbarkeit verschafft. So sorgt VINTES zum Beispiel dafür, dass alle auf [www.sih-vintes.ch](http://www.sih-vintes.ch) vertretenen Institutionen auch auf der Website von «Schweiz Tourismus» unter der Rubrik «Industriekultur» präsent sind. Die Medienkampagne im letzten Sommer erreichte ein zahlreiches Publikum in der ganzen Schweiz, sowohl auf Social Media als auch in klassischen Medien (siehe Kasten unten).

Nach dem ersten Jahr blicken wir somit stolz auf einen gelungenen Start des neuen Angebots zurück: 22 Institutionen haben ihre Angebote aufgeschaltet. Vier davon sind

auch auf der European Route of Industrial Heritage (ERIH) vertreten. Zwei Touren verknüpfen mehrere Angebote in einer Region. Wir sind bestrebt, viele weitere Institutionen der Schweizer Industriekultur und Technikgeschichte als Mitglieder zu gewinnen. Je mehr Museen und Sammlungen Teil von Swiss Industrial Heritage sind, umso mehr lässt sich die öffentliche Präsenz des reichhaltigen Erbes der Schweizer Industrie, Wirtschaft und Technik steigern.

Vorstand des Verbands Industriekultur und Technikgeschichte Schweiz – VINTES – im Januar 2023.

### Die Medienkampagne mit Schweiz Tourismus in Zahlen

- Die beiden Artikel in der «Schweizer Familie» und in der Zeitschrift «50plus» erreichten rund 900'000 Leserinnen und Leser.
- Der Social-Media-Post von «Schweiz Tourismus» wurde von 1.6 Millionen Personen gesehen und generierte 7500 Klicks.
- 6300 Personen besuchten 2022 die Website [www.sih-vintes.ch](http://www.sih-vintes.ch)
- Die 30 LinkedIn- und Facebook-Posts generierten je rund 1500 Views.
- Weitere Medien sowie die Radio-Sendung «Treffpunkt» auf SRF 1 widmeten sich dem Thema «Schweizer Industriekultur».



Impressionen aus den Führungen durch das Archiv von SBB Historic in Windisch.  
Foto: Cornel Doswald

## **Impressum**

### **Texte**

Vorstandsmitglieder VINTES

### **Redaktion**

Philipp Abegg

### **Gestaltung und Umsetzung**

NESINCO Communications, Christine Weber, Zug

### **Korrektorat**

Wytttenbach's Schreibstube, Beat Wytttenbach, Boningen

© VINTES, 2023

