

Schweizer Industriekultur

WANDERUNGEN ZWISCHEN
ARBON UND GENÈVE

Martin Arnold
Urs Fitze

atVERLAG

Schweizer Industriekultur

WANDERUNGEN ZWISCHEN
ARBON UND GENÈVE



Schweizer Industriekultur

WANDERUNGEN ZWISCHEN
ARBON UND GENÈVE

Eine Dampfbahn
der Rhätischen Bahn
auf dem Landwasser-
viadukt, von Nordosten
aus gesehen. Die kolo-
rierte Postkarte wurde
am 17. Dezember 1909
verschickt.

Martin Arnold
Urs Fitze

atVERLAG

Umschlag Vorderseite: Blick vom Innenhof
der Mühle Tiefenbrunnen auf den Zürichsee
Umschlag Rückseite: Knochenstampfe Küssnacht am Rigi

Reihe: Wandern in der Schweiz

© 2025

AT Verlag AG, Aarau und München

Lektorat: Karin Steinbach Tarnutzer, St. Gallen

Umschlagbild: Thomas Brügger / Mühlerama

Fotos: Martin Arnold und Urs Fitze

Foto S. 2–3: EHT-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / PK_003906

S. 28: Luca Franzoni / Mühlerama

S. 74: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Dia_286-0790

S. 81: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / SIK_03-079621

S. 87: Bergwerksverein Käpfnach

S. 93: Jakob Tuggener, Archiv Novartis

S. 94: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Stiftung Luftbild Schweiz / LBS_L1-716291

S. 140: Kunsthalle Appenzell

S. 141: Kunsthalle Appenzell

S. 159: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / SIK_03-100325

S. 215: Chateau des Mots

S. 219: Archiv Töpfereimuseum Bonfol

S. 248: Espace Horloger

S. 253: CERN

S. 274: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / PK_011463

S. 285: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / PK_017913

Grafische Gestaltung und Satz: AT Verlag

Kartenausschnitte: Atelier Guido Köhler & Co., Binningen

Bildbearbeitung: Thomas Humm, Matzingen

Druck und Bindearbeiten: AZ Druck und Datentechnik, Kempten

Printed in Germany

ISBN 978-3-03902-236-6

Für Herstellung und Einfuhr in die EU: AT Verlag AG, Bahnhofstrasse 41,
5000 Aarau, Schweiz, info@at-verlag.ch; AT Verlag Deutschland,
c/o Atmosphären Verlag GmbH, Fruchthof, Gotzinger Strasse 52b,
81371 München, Deutschland, info@atverlag.de

www.at-verlag.ch

Der AT Verlag wird vom Bundesamt für Kultur
für die Jahre 2021–2025 unterstützt.

Inhalt

Vorwort 10

Hinweise zu den Tourenbeschreibungen 12

MITTELLAND

- 1 FFA Museum Altenrhein**
Verkehrswende im Nordosten 16
- 2 Ein grosser Sieg auf amerikanischem Boden**
Saurer und seine verblasste Grösse 22
- 3 Tram-Museum und Mühlerama Zürich**
Streiks und lange Arbeitskämpfe 28
- 4 Nagli Winterthur**
Wuchtig und filigran zugleich 34
- 5 Schmitte Bassersdorf**
Lebendiges Museum 40
- 6 Heimatwerk Bauma**
«Wir müssen sehr effizient sein» 45
- 7 Fahrzeugmuseum Bärenswil**
Auf den Spuren der Fahrzeugherstellung 50
- 8 Industriekulturpfad Limmat-Wasserschloss**
Am Puls der Industrialisierung 56
- 9 Bürsti Oberentfelden**
Walther-Bürsten bürsten besser 62
- 10 Öle Münsingen**
Flüssiges Gold vom Grabenbach 68
- 11 Seidenbandweberei in Ziefen**
Das Ritsch-Ratsch der Webstühle 74
- 12 Greuterhof**
Vom Industriespion zum Fabrikherrn 80

- 13 Kohlebergwerk Käpfnach**
400 Jahre Braunkohle als Notnagel 86
- 14 Arbeitswelt Chemie**
Von Lumpenproletariern zu Arbeitsaristokraten 93
- 15 Museum Enter Technikwelt**
Von der Sinnlichkeit einer Wählscheibe 100
- 16 Textilmuseum St. Gallen**
Jugendstil, Erker und gewobenes Gold 106

VORALPEN

- 17 Lawena-Werk**
Tödlicher Kampf gegen die neuartige Kraftquelle 114
- 18 Grabser Mühlbach**
Wie das flüssige Gold die Wirtschaft ankurbelte 120
- 19 Toggenburger Schmiede- und Werkzeugmuseum**
«Sie bereuen es nie!» 127
- 20 Baumeister- und Zimmermannfamilie Grubenmann**
Vollender der Kunst des Holzbrückenbaus 133
- 21 Kunsthalle Appenzell**
Hohe Handwerkskunst und Plackerei 139
- 22 Bielen-Säge Unterschächen**
200-jähriges mechanisches Wunderwerk 144

GRAUBÜNDEN UND TESSIN

- 23 Silberberg Davos**
Bergbau unter Extrembedingungen 152
- 24 Albulabahn**
Von der Luxus- zur Volksbahn 159
- 25 Peccia-Marmor**
Ein viele Jahrmlionen altes Geschenk 164

ZENTRALSCHWEIZ

- 26 Ziegelei-Museum Cham**
Mit Lehm kann man fast alles machen 172
- 27 Industrie an der Lorze**
Konzentrat der Schaffenskraft von Natur und Mensch 178
- 28 Knochenstampfe Küssnacht am Rigi**
Dünger aus Knochen für fruchtbare Äcker 184
- 29 Köhlerei Romoos im Entlebuch**
Schweizer Kohle für den Gartengrill 189
- 30 Kleinteiler Schlegelsäge**
Ein Stück Sägereigeschichte beim Sarnersee 195

WESTSCHWEIZ UND JURA

- 31 Museum Das Depot Murten**
«Viele meiner Freunde finden das Museum cool und helfen mit» 202
- 32 Kakao meets Milch**
Von Yucatán nach Gruyères: Die Weltkarriere der Kakaobohne 207
- 33 Le Locle**
Der Zenit des Neuenburger Juras 213
- 34 Zu viel der Lorbeeren**
Caquelons aus dem Jura für die ganze Nation 219
- 35 Landmaschinenmuseum Grandfontaine**
Zeugen der Agrarrevolution 224
- 36 Val de Travers**
Von Geflüchteten profitiert 229
- 37 Maison Absinthe**
Im Rausch der grünen Fee 235
- 38 Museum MuMAPS, Sainte-Croix**
Die wunderbare Welt der Spielmechanik 241

- 39 **Espace Horloger**
Von der Sekunde zur Ewigkeit 247
- 40 **Besucherkzentrum des CERN in Meyrin**
Auf der Suche nach dem Gleichgewicht von allem 252
- 41 **Salinen von Bex**
«Ein herrliches Kleynod» 257

BERNER OBERLAND UND WALLIS

- 42 **Urchigs Terbil**
Leben in Solidargemeinschaft 264
- 43 **Sustenpassstrasse**
In Ehrfurcht eine Mogelpackung gebaut 271
- 44 **Ecomuseum Simplon**
Von Stockalper und Napoleon geprägt 277
- 45 **Dampfbahn Furka-Bergstrecke**
Im Rhythmus der Dampflokomotive 283
- 46 **Grande Dixence**
Ein Jahrtausendbauwerk 290

Autoren 296



Ein gewaltiger Betonriegel in den Walliser Hochalpen: die Staumauer Grande Dixence – ein Jahrtausendbauwerk.

Vorwort

Der Reichtum der Schweiz baut auf der frühen und vielfältigen Industrialisierung des Landes auf. Diese wiederum wurzelte im weitverbreiteten Handwerk. Auf rund 11 000 Objekte schätzt das Online-Inventar Industriekultur Schweiz, das vom Verein Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur SGTI getragen wird, den Bestand von Zeugen der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes bis in die moderne Zeit. Manche dieser Objekte sind fast Ruinen, andere nach Renovationen so gut in Schuss, dass man sie besichtigen kann – und wiederum ein Teil davon produziert nach wie vor. Viele Objekte besitzen ein Museum, das auf die Geschichte der jeweiligen Branche eingeht. Die Vielfalt dieser Museen ist gross. Während bei einem Museum der Direktor ein Teenager ist, der seine Sammlung fast im Alleingang aufgebaut hat, besuchen andernorts mehrere Hunderttausend Menschen jährlich die Institution.

Der Strukturwandel der vergangenen Jahrzehnte hat aus dem noch in der Nachkriegszeit am stärksten industrialisierten Land der Welt eine Dienstleistungsgesellschaft gemacht, während ganze Industriezweige in andere Länder verlagert wurden. Die Automatisierung hat zudem Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe verwandelt. An vielen Werkbänken von heute arbeiten Roboterarme, Drohnen düngen Felder, und sich selbst steuernde Lokomotiven sind längst keine Utopie mehr. Umso wertvoller und wichtiger sind die Schätze des industriekulturellen Erbes der Schweiz für die Nachwelt.

Wir möchten mit diesem Wanderbuch das Lesepublikum einladen, sich einerseits auf eine Zeitreise zu begeben, andererseits zu Fuss Landschaften und städtische Gebiete zu erkunden, die wesentlich von der Industrialisierung geprägt wurden. Dazu haben wir aus der Vielfalt interessanter Objekte eine Auswahl getroffen, die sowohl grosse als auch kleine Perlen der Industriekultur berücksichtigt, zum Wandern und Entdecken einlädt und für alle Generationen attraktiv ist. Wir lassen in den Reportagen Zeitzeugen und Macherinnen zu Wort kommen, tauchen ein in die Geschichte des Objekts und suchen stets auch den Weg in die Gegenwart, die geprägt ist von dem entsprechenden Produktionsbetrieb. Es war uns bei der Auswahl ein Anliegen, das ganze Land zu berücksichtigen. Wir

hoffen, damit zu Besuchen ausserhalb der eigenen Sprachregion einzuladen.

Die hier präsentierten Beispiele sind Teil des reichen Erbes an Industriekulturgütern. Etwa die Hälfte davon ist inzwischen inventarisiert und auf www.industriekultur.ch einsehbar, die übrigen sollen bis 2030 erfasst werden. Es ist wesentlich das Verdienst vieler lokaler Gruppen und der Fachwelt, die sich oft Hand in Hand engagieren, dass dieses Erbe gepflegt und für nachkommende Generationen erhalten wird. Die Mitglieder dieser lokalen Gruppen leisten viel Freiwilligenarbeit, und es freut sie, wenn Wandernde einige Stunden Reisezeit auf sich nehmen, um ihren Stolz zu sehen – seien es die Artefakte des Silberbergbaus in Davos, eine Knochenmühle, eine traditionelle Schmitte, alte landwirtschaftliche Werkzeuge oder ein Teilchenbeschleuniger, um den Bogen vom Mittelalter in die Moderne und von Ost nach West zu schlagen. Die Auswahl ist gross – zögern Sie nicht, sich auf den Weg zu machen!

Wir danken unseren Unterstützerinnen und Unterstützern, die dieses Buch ermöglicht haben. Es sind dies, in alphabetischer Reihenfolge, die Lotteriefonds der Kantone Appenzell Ausserrhoden, Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Graubünden, Obwalden, Loterie Romande (Kantone Genf, Waadt, Wallis, Freiburg, Neuenburg, Jura), Schwyz, St. Gallen, Thurgau, Uri, Zürich, die Stiftung Pro Innerrhoden sowie die Steinegg Stiftung Herisau.

Wir wünschen Ihnen anregende Wanderungen im ganzen Land.

Martin Arnold und Urs Fitze

Hinweise zu den Tourenbeschreibungen

Schwierigkeitsgrade

Die Schwierigkeitsbewertungen orientieren sich an der Wander- und Bergwanderskala des Schweizer Alpen-Clubs (SAC). Sie bewegen sich in diesem Buch überwiegend in den Schwierigkeitsgraden T1 und T2 und benötigen deshalb keine besondere Ausrüstung. Ab dem Schwierigkeitsgrad T2 werden Trekking- oder Wanderschuhe mit gut profilierten Sohlen empfohlen.

T1: Wandern

Die klassischen Wanderwege sind, sofern sie Teil des offiziellen Wanderwegnetzes sind, gelb ausgeschildert. Die Wege sind gut sichtbar und exponierte Stellen gut gesichert. Sie stellen keine speziellen Anforderungen. Die Wege können mit Turnschuhen begangen werden, und die Orientierung ist problemlos, sodass auch kein Kartenmaterial notwendig ist. Absturzgefahr ist bei normalem Verhalten praktisch ausgeschlossen, und die Strecken können auch von älteren Menschen und Kindern begangen werden.

T2: Bergwandern

Die Wege können durch steile Passagen führen, Absturzgefahr ist nicht ausgeschlossen. Die Wege sind jedoch gut ausgeschildert. Gehören sie zum offiziellen Wanderwegnetz, sind sie weiss-rot-weiss markiert. Elementares Orientierungsvermögen ist nützlich, weil Markierungen auch einmal verwittert oder überwachsen sein können. Trittsicherheit sollte vorhanden sein, und Trekkingschuhe sind empfehlenswert. Manchmal können die Wege schmal sein, manchmal etwas glitschig, aber ausgesetzte Stellen sind gut gesichert. Die Wege sind für trittsichere Seniorinnen und Senioren, aber auch für Kinder, die Wandern gewohnt sind, geeignet.

T3: Anspruchsvolles Bergwandern

Die Wege sind nicht unbedingt durchgehend sichtbar. Erfahrungen mit solchen Verhältnissen sind deshalb gut. Es braucht ein gewisses Orientierungsvermögen und es sollte Kartenmaterial mitgeführt werden. Höhenangst und mangelnde Trittsicherheit können zu gefährlichen Situationen führen. Exponierte Stellen sind zwar gesichert, gleichwohl kann Absturzge-

fahr auf Geröll- oder Schneeflächen bestehen. Ausgesetzte Stellen können mit Seilen oder Ketten gesichert sein. Eventuell braucht man die Hände fürs Gleichgewicht. Für Kleinkinder sind die Touren nicht unbedingt zu empfehlen, und grössere Kinder sollten die Fähigkeit haben, sich aufs Wandern zu konzentrieren. Seniorinnen und Senioren sollten fit, trittsicher und erfahren sein. Trekking- oder Bergwanderschuhe gehören zur Ausrüstung.

Wanderzeit

Die Wanderzeit ist als reine Gehzeit berechnet, liegt jedoch manchmal leicht über den Angaben auf den Wegweisern, um das Gehtempo älterer Menschen oder von Familien mit Kindern zu berücksichtigen. Sie ist jeweils aufgerundet. Wir hoffen trotzdem, dass Sie mit Ihrer effektiven Gehzeit über diesen Angaben liegen werden – denn Sie sollten sich Zeit für die Betrachtung der Natur und den Genuss der Ruhe nehmen.

Karten und Orientierung

Sämtliche Karten der Schweiz sind in hoher Auflösung online abrufbar, entweder auf der Website map.geo.admin.ch am heimischen Computer oder auf der kostenlosen Swisstopo-App. Das Wanderwegnetz und alle begehbaren Wege sind eingetragen, auch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Mit Swisstopo lassen sich auch eigene Routen planen und herunterladen.

Die digitalen Karten für das vorliegende Buch sind per QR-Code abrufbar. Informationen dazu finden Sie auf der hinteren Umschlagklappe. Die Karten können auch ausgedruckt werden. Idealerweise werden sie zu Hause heruntergeladen und offline gespeichert, weil unterwegs Empfangsprobleme auftreten können. Neuere Smartphones können dank GPS sehr genau anzeigen, wo man sich gerade befindet.

Wo der beschriebene Weg trotz Karte und App nur schwer gefunden werden könnte, fallen die Wegbeschreibungen etwas ausführlicher aus.

An- und Rückreise

Wir empfehlen grundsätzlich die Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Deshalb haben wir darauf geachtet, dass die nächste Bus- oder Postautohaltestelle oder der nächste Bahnhof nicht weiter als eine Viertelstunde Fussweg vom Wandergebiet entfernt liegt. In Ausnahmefällen wird ein Taxi benötigt. Aufgrund der unregelmässigen Fahrpläne bei Seilbahnen, aber auch möglicher Störungen im Verkehrsnetz lohnt sich vor Reiseantritt die Konsultation des Fahrplans auf der Website der SBB. Falls sich bei einer Route eine Übernachtung anbietet, wird darauf hingewiesen.

Mittelland

Noch bis in die 1960er-Jahre wurde in der «Sagü» in Bassersdorf gesägt. Sie ist Teil des industriellen Kulturerbes in der Gemeinde, zu der auch die Schmitte gehört.



1

Verkehrswende im Nordosten

FFA Museum Altenrhein

Im Nordosten der Schweiz lebt ein Stück Industrie- und Militärgeschichte fort. Unweit der Seemündung des Alten Rheins befinden sich der kleine Flugplatz Altenrhein und die ehemaligen Flugzeugwerke. Hier wurde einst in Lizenz das Jagdflugzeug Venom hergestellt. Das FFA Museum erinnert an ein Scheitern.

Es wäre der grosse Stolz der Schweizer Armee in der Nachkriegszeit gewesen: Ein eigenes Kampfflugzeug mit Überschallgeschwindigkeit, wendig, von kleinen alpinen Flugplätzen aus startend, hätte Feinde überraschen und überrumpeln sollen. Beim ersten Prototyp kam es zu einer Störung der Treibstoffzufuhr. Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz in das

eiskalte Wasser des Bodensees retten; das Flugzeug versank. Der zweite Prototyp mit der Bezeichnung J-3002 blieb in der Luft und bestand mehrere Tests. Das Triebwerk wurde als etwas schwach kritisiert, aber ein Überschallflug gelang. Verträge für die Lieferung von 100 Kampfflugzeugen wurden unterzeichnet, doch kurz darauf stürzte auch diese Vorserienmaschine in den Bodensee.

Im Parlament wuchs der Druck, aus dem Geschäft auszusteigen. 1969 war das Projekt am Ende, aber nicht die Geschichte der 1926 gegründeten Flugzeugwerke Altenrhein, die sich so wohl nie entwickelt hätten, wäre Deutschland nicht nach Ende des Ersten Weltkrieges als Ergebnis der Versailler Verhandlungen beim Flugzeugbau behindert worden. Das bedeutete das vorübergehende Ende der Flugzeugherstellung von Dornier im auf der anderen Seite des Bodensees liegenden Friedrichshafen. Dieses Werk war einige Jahre zuvor von Claude Dornier innerhalb der Zeppelinwerke gegründet worden. Für die Firma Dornier lag nach dem Flugzeugbauverbot das flache ehemalige Deltagebiet der alten Rheinmündung unweit von Rorschach für den Bau einer Flugpiste und eines Flugzeugwerks nahe. Schon früh hatten auch die Schweizer Luftwaffe und die Firma Ad Astra Aero, die Vorgängerin der Swissair, Interesse am Vorhaben. Das Gelände liegt grenznah, und die Ebene ist dünn besiedelt.

Auch das kleine Dorf Altenrhein störte nicht. Es orientiert sich zum See hin, wo allerdings ein Ried- und Schilfgürtel den direkten Kontakt puf-

◀
Beim Bisewäldli zwischen Rheineck und Altem Rhein locken zahlreiche Tümpel die vielen Tiere an.

➤
Das FFA Museum verfügt über eine beachtliche Sammlung von Militärflugzeugen der Schweizer Armee. Auffallend im Hintergrund im Tiger-Kostüm: ein Tiger.



fert. Heute befindet sich hier ein grossflächiges Naturschutzgebiet. Im Hinterland schützt ein Damm vor Überschwemmungen. Das Gebiet wird nach der Schneeschmelze in den Bergen oder nach Starkregen regelmässig überschwemmt, sodass sich die Natur dynamisch entwickelt. Auf der Wanderung von Rheineck zum Museum der Flugzeugwerke führt der Weg durch ein weiteres Naturschutzgebiet, das Bisewäldli, das sich den Alten Rhein entlangzieht. Beide Gebiete entwickeln ihre grösste Attraktivität im Frühjahr; aber auch Herbst und Winter sind gute Zeiten, um der Gegend einen Besuch abzustatten. Schnee ist hier eher selten ein Thema, aber es ist ein Überwinterungsgebiet für Zugvögel aus dem hohen Norden, und je nach Wetter kann man im Frühling auf drei Gruppen von Vögeln treffen: jene, die von hier aus nach Süden ziehen, jene, die sich bald Richtung Norden verabschieden, und die einheimischen Vögel.

Der Alte Rhein bekommt sein Wasser vom Rheintaler Binnenkanal, seit um 1900 im Rahmen der Rheinbegradigung der Fussacher Durchstich



◀ Im milden, wasserreichen Klima am Ufer des Kanals gedeihen respektable Bäume.

➤ Der Schilfgürtel bei Altenrhein hat beachtliche Ausmasse und ist am Bodensee eher eine Seltenheit.



gebaut wurde. Der Alpenrhein macht heute keine Schlaufe mehr, aber wer Zeit hat, sich das nahe gelegene Mündungsgebiet des Neuen Rheins anzuschauen, wird staunen, wie weit der Damm in den See hineingeführt wird. Das Wasser des Rheins ist zu schnell unterwegs. Einerseits gräbt er sich in die Sohle, andererseits transportiert er viel Geschiebe in den See. Hätte der Fluss mehr Platz zum Mäandern, könnte mehr Wasser zurückgehalten werden, was dem Hochwasserschutz dienen würde. Es bliebe auch mehr Geschiebe hängen, und die Artenvielfalt würde deutlich erhöht. Da viele Dämme bald saniert werden müssen, ist eine Diskussion darüber entbrannt, wie viel Freiheit der Rhein bekommen soll. Ein grösseres Flussbett würde die Entwicklung einer Auenlandschaft ermöglichen. Im Kleinen kann man dies in unmittelbarer Nachbarschaft des Bisewäldlis beobachten. Wer Glück hat, sieht Grosse Schillerfalter, Zitronenfalter und andere Schmetterlinge, entdeckt Amphibien und Schlangen, aber auch Vögel, etwa den Gelbspötter oder den bunten Eisvogel. Silberweiden wachsen schnell aus dem feuchten Boden empor.

Doch zurück zu den Flugzeugwerken. Bis 1944 wurden Dornier-Flugzeuge produziert. Dann bauten und entwickelten die neuen Besitzer vor allem für die Schweizer Armee, ab 1949 unter dem Namen Flug- und Fahr-

zeugwerke Altenrhein AG (FFA). Es wurden auch Schulflugzeuge des Typs Bravo hergestellt. Die Firma erweiterte ihre Tätigkeit um den Eisenbahnwaggonbau. Der Flugzeugbau wurde 1987 eingestellt. Heute befinden sich auf dem Gelände die Baufirma Gautschi AG und die Altenrhein Aviation AG als Zulieferer für die Flugzeugindustrie. Den Waggonbau hat der prosperierende Eisenbahnhersteller Stadler Rail übernommen und erweitert, der auch im nahen St. Margrethen ein Werk besitzt. Das Ganze ist das Ergebnis des schrittweisen Verkaufs und der Zerlegung der ehemaligen Dornier- und FFA-Werke.

Nach wie vor in Betrieb ist der Flughafen. Das FFA Museum präsentiert nicht nur Flugzeuge, sondern auch eine Auswahl edler Fahrzeuge. Rolls-Royce etwa ist als Hersteller von Flugzeugmotoren, aber auch von Luxusautos bekannt. Auf der 5000 Quadratmeter grossen Ausstellungsfläche befinden sich auch ein Flug- und ein Autosimulator sowie für Kinder eine grosse Carrera-Rennbahn. Für Aviatik-Fans gibt es nicht nur Militärflugzeuge, sondern auch Helikopter und andere interessante Flugobjekte zu sehen. (ma)



Die Route digital für unterwegs.

Schwierigkeit

T1

Höhendifferenz

30 m Auf- und Abstieg

Strecke

9,5 km

Wanderzeit

2 ¼ Std.

Ausgangspunkt

Rheineck (Bahn)

Endpunkt

Staad SG (Bahn)

Informationen

FFA Museum Altenrhein, Altenrhein,
www.ffamuseum.ch, kostenpflichtig
Für Beobachtungen im Naturschutzgebiet Bise-
wäldli lohnt sich die Mitnahme eines Fernglases.

Route

Beim Bahnhof Rheineck durch die Unterführung Richtung Altenrhein nach links. Der Weg führt entlang der durch Schallwände abgetrennten Autobahn A1. Der Lärmschutz ist relativ, doch die Autogeräusche stören nur etwa 20 Minuten lang, bis sich die Autobahn nach Westen wendet, während der Weg weiter in nördlicher Richtung zum Rheinspitz führt. Im Naturschutzgebiet Bise-wäldli passiert man mehrere kleine Tümpel. Auf österreichischer Seite fallen die vielen Misteln an den Bäumen auf. Sobald sich die Uferbewaldung lichtet, öffnet sich der Blick auf die Landebahn des Flughafens. Dort ist auch eine Schwarzpappel mit einem Umfang von mehr als 5 Metern zu sehen. Dann taucht der Weg wieder in den Wald. Man kann parallel dazu am Waldrand auch einen breiteren Wanderweg wählen, der aller-

Interessierte sollten auf jeden Fall einen Feldstecher auf die Wanderung mitnehmen. Es gibt einiges zu sehen.



dings auch als Veloweg genutzt wird. Tritt man wieder aus dem Wald, könnte man direkt nach Altenrhein abbiegen. Doch unser Weg führt weiter den Fluss entlang, an der Kläranlage und einem Campingplatz vorbei, entlang einer Dammkrone bis zu einem grossen Parkplatz. Vor dem Parkplatz und dem Restaurant Rheinspitz links abbiegen und der Allee entlang durch die Riedlandschaft. Dieser Kiesweg mündet in Altenrhein in den Dammweg. Nach rund 50 Metern links abbiegen, über eine kleine Brücke, dann rechts

nochmals über eine kleine Brücke und schliesslich links die Strasse entlang. Nach einer Rechtskurve die Strasse überqueren und weiter geradeaus. Beim Hangar links gehen, das FFA Museum ist nun ausgeschildert. Auf dem Rückweg wieder zurück an den Dorfrand und dem Dammweg Richtung Rorschach folgen. Er führt zwischen Bodensee und den Fabrikhallen von Stadler Rail, vorbei an zwei Badeplätzen, nach Staad. Dort muss man noch einige Hundert Meter der Hauptstrasse bis zum Bahnhof folgen.





2

Saurer und seine verblasste Grösse

Ein grosser Sieg auf amerikanischem Boden

Der landwirtschaftlich geprägte Kanton Thurgau wird im Volksmund auch Mostindien genannt. Dennoch wurde hier früh industrialisiert. Diese Wanderung verbindet beides: den Einblick in die fruchtbare Landwirtschaft mit einem Rückblick auf eine kleine Schweizer Industriesaga.

Wer am Bahnhof Roggwil-Berg aus dem Zug steigt, ist fasziniert vom Ausblick: grünes Land, ein tiefblauer Streifen — der Bodensee — und dahinter erneut grünes Land. Die Details hängen von der Jahreszeit und vom Wetter ab. Der Bodensee spiegelt die Farbe des Himmels, und die grüne Fläche der

ausladenden Wiesen könnte mit weissen Sprenkeln durchsetzt sein, wenn man für die Wanderung die Blütezeit der Apfelbäume erwischt. Doch die grossen weissen Wattedäusche in der Landschaft, der Blust der Hochstammbäume, sind immer weniger zu sehen, auch wenn im Thurgau noch immer viel Obst produziert wird. Meist geschieht dies in ausgerichteten Reihen in Schutzanlagen, jeden Quadratmeter ausnutzend — ein anschauliches Beispiel einer auf Höchsterträge ausgerichteten Landwirtschaft.

Der Blick auf die Thurgauer Landschaft zeigt aber auch, dass man hier gut leben und arbeiten kann. Es ist fruchtbares Land, und die Transportwege sind unkompliziert. Das hat wohl auch Franz Saurer erkannt, der 1853 im St. Galler Stadtteil St. Georgen eine Eisengiesserei für Haushaltswaren gründete. Das Klima auf 800 Metern über Meer war eher unfreundlich, und die Steinach führte nur unzuverlässig Wasser. Bereits 1869 zog die Firma daher an den Bodensee, nach Arbon. Gleichzeitig begann sie mit der Produktion von Stickmaschinen. Es war der Beginn einer Weltkarriere. Denn sowohl die Textilmaschinen als auch später die Lastwagen waren Produkte für den Weltmarkt, ganz im Gegensatz zu jenen der Firma Möhl am Ortseingang von Arbon an der Strasse in Richtung St. Gallen. Möhl ist ein Veredler der Früchte, die im milden Thurgauer Klima an den Bäumen so hervorragend gedeihen. Die Klassiker sind natürlich Apfelsaft und Apfelmarmelade, der vergorene Saft. Der Nachfrage folgend, offeriert Möhl

◀ Das Schloss Mammertshofen in Roggwil ist einer der gewaltigsten Bergfriede in der Schweiz. Es wurde wahrscheinlich um 1230 herum errichtet.

▶ Wie beim grossen Toyota-Konzern gehen auch Saurers Wurzeln auf den Textilmaschinenbau zurück. Die Anfänge lagen oberhalb von St. Gallen.





inzwischen eine ganze Palette von «Cider»-Produkten. Das tut dem Angebot gut, denn es gibt sehr ansprechende Geschmacksrichtungen, die dem alten, oft sehr sauren Most-Klassiker langsam den Rang ablaufen.

An beiden Orten in Arbon laden sehr ansprechende Museen zu einem Besuch ein. Das Saurer Museum erhielt 2014 einen europäischen Preis als bestes Museum, das von Freiwilligen geführt wird. Darauf ist Museumsleiter Armin Kneubühler mit seinen 15 Museumsführern noch heute stolz. Zu Recht: Das Museum zählt fast 100 freiwillige Mitarbeitende, und alle Ausstellungsstücke sind betriebsbereit. Auf Wunsch knattert und dröhnt es also ziemlich in den Hallen direkt am See. Der Verein des Saurer Museums zählt beachtliche 700 Mitglieder, es gibt 400 Führungen im Jahr. Aber auch ohne Führung ist der Besuch interessant. An vielen Objekten befinden sich QR-Codes, die auf dem Handy die Maschine in Betrieb sehen lassen. Kneubühler weiss zu fast jeder Stick- oder Webmaschine, zu Lastwagen, Feuerwehr- oder Postautos etwas zu erzählen. Ein besonderes Stück ist der Saurer Caminhão aus Brasilien, Baujahr 1911, der 2011 von einem Schweizer dort entdeckt wurde. Nach seiner Repatriierung und Instandsetzung zierte er nun die Abteilung zu den Anfängen der Motorfahrzeugher-

stellung. Einer der Lkws hat 1,6 Millionen Kilometer auf dem Tacho, ein anderes Fahrzeug glänzt mit einer achtfachen Einzelradaufhängung.

In ihrer Anfangs- und Blütezeit besaßen Saurer-Fahrzeuge Weltformat. Das stellten die Arboner auch unter Beweis. «Das erste Wettrennen, das von der US-amerikanischen Ost- an die Westküste führte, gewann ein Saurer. Die beeindruckte Armee bestellte bald darauf 1000 Saurer-Lastwagen», erklärt Kneubühler, der offensichtlich heute noch ein wenig stolz auf den ehemaligen Lastwagenbauer am Bodensee ist. Doch zwei Weltkriege, falsche Markteinschätzungen, Missmanagement und letztlich politische Abschottung brachten die Produktion an ihr Ende. Nur einige Jahre später, 1987, galt dies auch für die Textilmaschinen. Auch dort spielten Fehleinschätzungen eine wichtige Rolle. Saurer ist ein Beispiel für die Schweizer Deindustrialisierung, und sie hat bei Weitem nicht nur mit zu hohen Arbeitskosten zu tun. Allerdings wurde auch die Konkurrenz mit ihren viel grösseren einheimischen Absatzmärkten, beispielsweise Daimler-Benz, zu übermächtig.

Mit einer solchen Konkurrenzsituation hatte Möhl weniger zu kämpfen, auch wenn es im Restaurant — daran erinnern sich die älteren Leserinnen und Leser vielleicht noch — oft zu heftigen Auseinandersetzungen kam: Cola versus Süssmost. Doch jene, die sich für Apfelsaft entschieden, haben sich trotzdem schon vor Jahrzehnten nach einem Besuch in der

◀ Wehmütige behaupten, Saurer als LKW-Hersteller sei untergegangen, weil die Fahrzeuge zu gut waren und zu lange fuhren. Das Museum glänzt mit beachtlichen Lastwagen.

▶ Thurgaus Übername «Mostindien» ist berechtigt. Der Kanton hat die grösste Apfelproduktion in der Schweiz.





MoMö, das Apfel-museum, spricht mit seiner Ausstellung alle Sinne an.

Bretagne, in Nordspanien oder anderswo ihre Gedanken gemacht: Wieso gibt es bei uns nur eine Art Einheitsapfelgetränk mit dem immer gleichen Geschmack, wo doch viele Varianten möglich wären? Vielleicht war eine gewisse Selbstzufriedenheit und Trägheit, verbunden mit einem Innovationsmangel, mit ein Grund, weshalb Saurer unterging. Zum Glück ist das bei Möhl nicht passiert, und die inzwischen reiche Produktpalette lädt zum Genuss ein. Der ist noch grösser nach einem Besuch des spannenden Museums, das alle Sinne anregt. Dort geht es nicht nur um Apfelsäfte, sondern auch um alkoholreichere Getränke, um Obstschnäpse also, die ebenfalls zum Möhl-Angebot gehören. (ma)



Die Route digital für unterwegs.

Schwierigkeit
T1

Höhendifferenz
30 m Aufstieg, 200 m Abstieg

Strecke
8,8 km

Wanderzeit
2 Std.

Ausgangspunkt
Roggwil-Berg (Bahn)

Endpunkt
Arbon (Bahn)

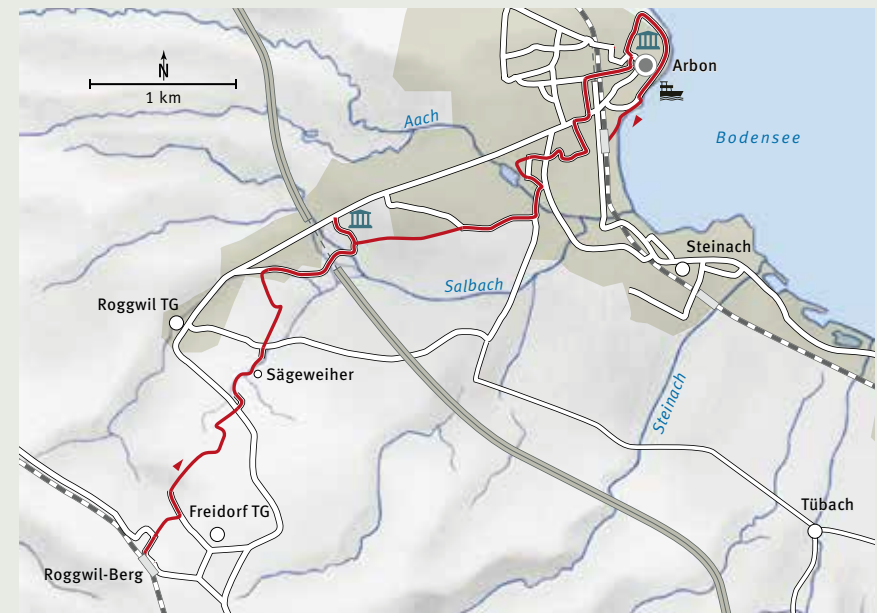
Informationen
MoMö Museum Mosterei Möhl, Arbon,
www.moehl.ch/de/momoe-museum/
willkommen-im-momoe, kostenpflichtig
Saurer Museum, Arbon, www.saurermuseum.ch,
kostenpflichtig

Route

Einige Meter östlich vom Bahnhof Roggwil-Berg, gleich nach dem Restaurant Mammertsberg, führt ein Wanderweg nach rechts, bergab in Richtung Bodensee, der im Sommer voller weisser Tupper ist – den Segeln von Hunderten von Schiffen. Nach rund 200 Metern an einer T-Kreuzung nach links, in westlicher Richtung. Weiter, bis links das kleine Schloss Mammertshofen auftaucht. Es befindet sich in Privatbesitz, aber es hat noch nie jemand reklamiert, wenn man einen Blick in den Innenhof wirft. Nun auf einem Hohlweg bergab bis zur St. Gallerstrasse. Diese wird überquert. Der Weg führt links am Bauernhof vorbei bis zum kleinen Sägeweier rechts. Wer sich mit dem Gedanken trägt, Bratwürste zu grillieren, sollte hier etwa 300 Meter dem Waldrand entlang nach Osten gehen; die grosszügige Feuerstelle lohnt einen Besuch. Vom Sägeweier aus weiter in nördlicher Richtung, die Hubgasse und ein Feld überquerend, bis die Firma A. Vogel auftaucht, die für ihre Naturheilmittel und Gewürze bekannt ist. Nun um das Firmengelände herum auf eine asphaltierte Strasse, der man in östlicher Richtung folgt. Man überquert die Autobahn, die hier durch einen Tunnel führt, danach weiter auf einem

Strässchen namens Niederfeld in nördlicher Richtung zurück zur St. Gallerstrasse, wo sich das MoMö-Museum befindet.

Weiter zum Saurer Museum zunächst etwa 150 Meter zurück, bis der Weg nach links, in östlicher Richtung, nach Arbon führt. Nach etwas weniger als 2 Kilometern stösst man auf die Stacherholzstrasse, der man weiter bis zur Landquartstrasse folgt. Dort links abbiegen, die Aach überqueren und zum Weiher abzweigen. Der Weg führt durch den Saurer-Werk-2-Park zum Busbahnhof. Ohne die Eisenbahnlinie zu unterqueren, nach Norden zur Rebenstrasse, dann über die Bahnlinie in Richtung Altstadt, die man über die Postgasse erreicht. Bei der ersten Gelegenheit rechts abbiegen, die Hauptstrasse überqueren, der Kapellgasse folgen und dann auf der Weitegasse zum Bodensee hinuntergehen. Wenn man um das erste Gebäude am Seeufer herumgeht, stösst man automatisch auf das Saurer Museum. Zuletzt am Seeufer entlang zum Bahnhof.





3

Streiks und lange Arbeitskämpfe

Tram-Museum und Mühlerama Zürich

Zwei Perlen der Industriekultur finden sich in Zürich in unmittelbarer Nähe: das Tram-Museum und das Mühlerama.

«Zürich, den 2. August 1906. Sehr geehrter Herr Wehrli, Ihr geehrtes Schreiben von heute kam in meinen Besitz, und ist es mir sehr leid, dass auch ich meinen Namen unter die Liste setzen musste, und Ihnen meinen Austritt erklären musste, aber als Mitglied des Mühlenarbeiterverbandes konnte ich nicht anders, wenn ich gegenüber meinen mitarbeitern nicht als verräther dastehen will, d.h. mich

nicht als solchen ansehen lassen will, denn leider habe ich nicht soviel übrig Geld, um die 100 Fr. Strafe zu zahlen, denn gegenwärtig habe ich eine kranke Frau wo mich ohnedies Geld kostet. Zugleich möchte ich Sie höflich bitten, imfalle zwischen den Herrn Mühlebesitzern und den Mühlenarbeitern lange keine einigung zustande kommen würde, ich gewärtigt bin mich nach einer andern Stelle umzusehen, mich imfalle ich von ihrer werthen Firma Referenzen brauchen würde, zu empfehlen, ich würde Ihnen sehr dankbar sein dafür. Zugleich erlaube ich mir höflichst imfalle Sie ihre Arbeiter wieder neu einstellen, auch meine Person zu berücksichtigen. Zugleich möchte ich Sie noch bitten, von dem Inhalt des Schreibens niemand davon mittheilung zu machen, dann meine neben Arbeitern würden dann meinen ich wollte den Vorzug haben.

Hochachtungsvoll
Gg. Schneider»

Nur gerade einen Tag nachdem der Müller Georg Schneider zusammen mit neun Berufskollegen im Namen des «Verbandes der Lebens- & Genussmittelarbeiter d. Schweiz, Section Mühlenarbeiter Zürich» seine Stelle bei der Müllerei Wehrli & Co. gekündigt hatte, nahm er sie wieder zurück. Er hatte mit dem Schreiben auch den Protest «gegen die Auswüchse, welche

◀
Das Mühlerama aus der Vogelschau. Hier wurde einst auch Bier gebraut.

▶
Der Spaziergang führt durch den reizvollen Botanischen Garten der Stadt Zürich.





die Vereinigte Mühlen A.G. Zürich unseren Führern [...] zu teil werden liessen», unterstützt. Diese waren samt und sonders entlassen worden. Doch nun galt es, die eigene Haut zu retten. Schneider fiel damit zwischen Stuhl und Bank, denn als Streikbrecher musste er die Strafe von 100 Franken des Mühlenarbeiterverbandes gewärtigen. Sein weiteres Schicksal ist nicht überliefert. Arbeiter und Fabrikbesitzer einigten sich schliesslich auf eine Lohnerhöhung von 25 Rappen — pro Tag.

1906 war es in Zürich, ausgehend von den Gipsern und Plattenlegern, zu einer Streikwelle gekommen, der sich mehr und mehr Arbeiter anschlossen. Schliesslich wurde im Juli Militär gegen die Streikenden eingesetzt, es gab zahlreiche Verletzte, den Forderungen der Streikenden wurde mit Entlassungen begegnet. Am 5. September wurde der Streik abgebrochen. Herman Greulich, der «Vater» der Zürcher Arbeiterbewegung, rief im Zürcher Kantonsrat den Bürgerlichen, die den Militäreinsatz begrüßten, zu: «Wir wollen keine Revolution, aber das kann ich Ihnen sagen, wenn Sie unsere jahrzehntelangen Bestrebungen zur Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Lage noch weiter mit Polizei und Militär unterdrücken, so wird die Zeit nicht mehr ferne sein, wo wir in Zürich die Mehrheit haben.» 22 Jahre später sollte es so weit sein.

Dazwischen lag der landesweite Generalstreik am 9. November 1918. Ab Mittag standen die Zürcher Trams für eine knappe Woche still. Schon zuvor war, nachdem es zu Warnstreiks gekommen war, das Militär aufgeboten worden, die regierenden Bürgerlichen befürchteten einen Putsch. Die Antwort der Gewerkschaften, der Generalstreik, wurde auch von den Zürcher «Trämlern», die sich im «Strassenbahnverband» zusammengeschlossen hatten, unterstützt. Sie hatten in langen Kämpfen eine Reduktion der täglichen Arbeitszeit von 10,5 Stunden (1904) auf 8 Stunden (1918) erreicht. Nun forderten sie die 48-Stunden-Woche für alle, Anerkennung der Gewerkschaften, Straffreiheit für die Streikenden, das Verbot schwarzer Listen und schikanöser Arbeitskontrollen sowie die Einführung einer Krankenversicherung. Erreicht wurde praktisch nichts. Im Gegenteil: Im Nachgang des Generalstreiks kam es zu einer Reihe von Entlassungen oder Rückstufungen der Beschäftigten in den Status von Tagelöhnern. Im Jahresbericht der «Städtischen Strassenbahn Zürich» blieb der Streik unerwähnt.

«Die Arbeitszeit für das Mühlen- und Magazinpersonal beträgt 48 Stunden pro Woche.» In der «Fabrik-Ordnung» der aus der Mülerei Wehrli hervorgegangenen Mühle Tiefenbrunnen von 1920 zeigt sich, dass einer Forderung des Generalstreiks schliesslich doch nachgegeben wurde. Das Parlament hatte 1919 das schon 1914 verabschiedete, wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs aber nicht in Kraft gesetzte Fabrikgesetz nochmals revidiert und die 48-Stunden-Woche eingeführt. Die Mühle Tie-

◀
Im Original erhalten:
Abpackmaschine und
Riemenantrieb.

▶
Schmuck sehen sie
aus, die alten Träml
der Stadt Zürich.

