

Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens
Herausgeber: [s.n.]
Band: 2 (1960)

Artikel: Chur in den letzten 75 Jahren
Autor: Trippel, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971808>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

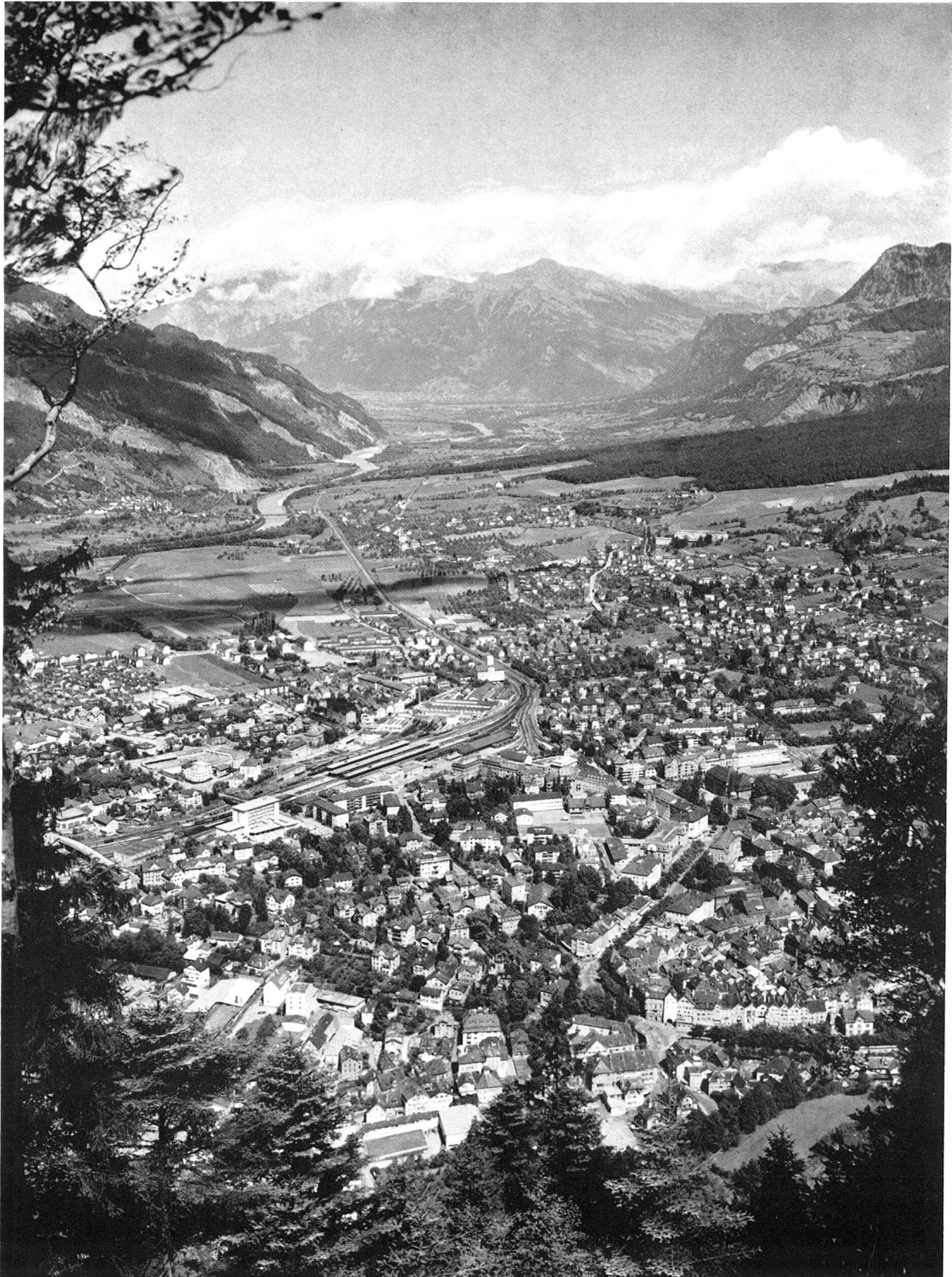
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.02.2025

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



CHUR UND DAS CHURER RHEINTAL

Ein alter Churer, der im Jahre 1884 in die erste Klasse der Primarschule eintrat, schildert die seitherige Entwicklung und die Geschehnisse der Stadt. — I. Teil.

Chur in den letzten 75 Jahren

VON ANDREAS TRIPPEL, CHUR

1. Die Bevölkerung

Chur war 1884 ein kleines, bescheidenes Städtchen mit nicht ganz 9000 Einwohnern. Seit der 1882 erfolgten Eröffnung der Gotthardbahn, die auf einen Schlag den ganzen Transitverkehr über die bündnerischen Pässe lahmlegte, litt das Geschäftsleben und damit auch die Entwicklung sehr. Die Churer ließen sich aber nicht entmutigen, sonst hätten sie z. B. die Übernahme des Eidg. Turnfestes 1884 wohl

kaum gewagt. Sie waren immer ein «gwehri-ges» Völklein, nicht rasch unterzukriegen.

Wie der Kanton ist auch die Stadt sprachlich und konfessionell sehr gemischt. In neuerer Zeit mehr als früher sind unsere italienisch-sprechenden Bündner der Südtäler in Chur namhaft vertreten. Dazu sind immer viel Italiener als Saison- oder Ganzjahresarbeiter hier beschäftigt. Auf den Straßen hört man sehr viel italienisch sprechen.



Chur in den 80er Jahren. Das Loe- und Wiesental-Quartier ist erst vereinzelt überbaut. Die Loestraße besteht noch nicht. Die schmale Masanserstraße weist links und rechts hohe Pappelbäume auf. Im Stadtkern finden wir die Martinskirche mit dem uralten Turm.
(Photo Salzborn)



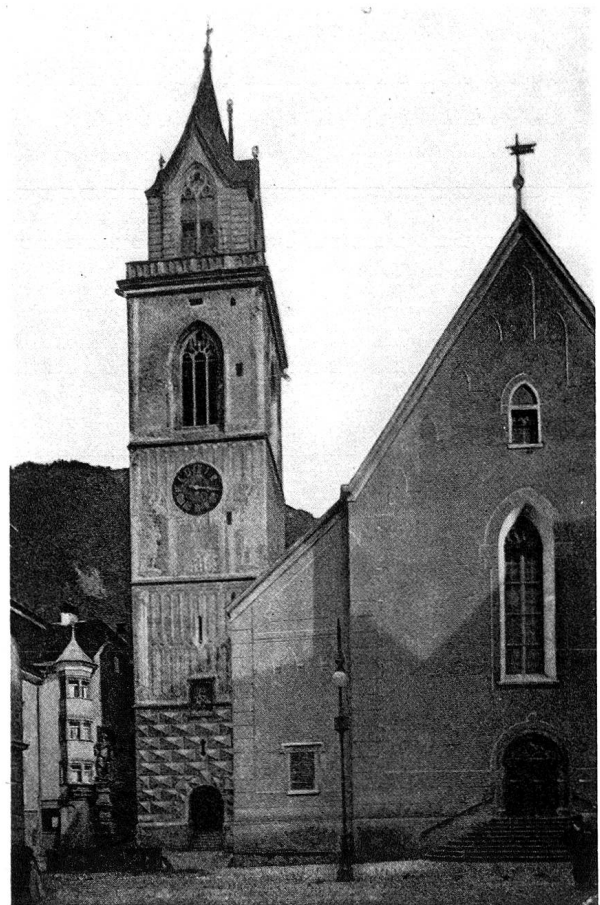
Eine nahe Aufnahme des Martinsturmes mit dem alten Helmdach.

Von jeher stark vertreten sind die Romanen. Früher sagte man, Chur sei die größte romanischsprechende Gemeinde in Graubünden, weil bei der Volkszählung 2000 Romanen gezählt worden waren und keine romanischsprechende Gemeinde 2000 Einwohner hatte. Heute wird es nicht viel anders sein; die nächste Volkszählung wird jedenfalls noch mehr als 2000 romanischsprechende Einwohner feststellen. Seitdem die Romanen große Mühe und Kosten aufwenden, um den Rückgang ihrer Sprache, wie es eine Zeitlang der Fall war, aufzuhalten, ist eine Festigung unverkennbar. Uns sind die Romanischbündner wie die Italienischbündner angenehme Miteinwohner.

In den achtziger Jahren sagte man im Churer Volk nicht die Romanen, sondern die «Welschen». Mit diesem Ausdruck meinte man also, nicht wie heute, die Westschweizer, sondern ausdrücklich die Romanen. Da in Chur bis zur Reformation von den Bürgern offenbar noch ein namhafter Teil romanisch sprach, glaubte man, daß die Ortsbezeichnung «Welschdörfli» daher rühre, daß die noch romanischsprechenden Churer hauptsächlich in diesem

ältesten Stadtteil wohnten. Die Historiker leiten aber den Namen von den in dieser Gegend noch wohnhaft gewesenen Römern ab, da römische Bauten bei der Kustorei, wo jetzt die Markthalle steht, aufgedeckt worden sind. Reibereien unter unseren drei Sprachen kennen wir nicht; es bestehen keine Sprachenprobleme.

In bezug auf die beiden *Konfessionen* ist von der Entstehung der freien Reichsstadt Chur auszugehen. Chur war vom Bistum abhängig und trachtete konsequent auf Lösung dieser Abhängigkeit, die 1489 eintrat. Die Anerkennung durch das Bistum ging begreiflicherweise nicht ohne weiteres vor sich; man stritt sich bis 1514 darum herum. Die rasche Ausdehnung der Reformation mag ihren Grund zum Teil auch in den politischen Verhältnissen gehabt haben. Der Hof bildete eine



Der Martinsturm nach der Renovation des Jahres 1888. Während 30 Jahren bis 1918 hatte diese Form Bestand und wurde dann durch den heutigen Spitzturm der Architekten Schäfer und Risch abgelöst.

eigene Gemeinde, die erst 1851 mit der Stadt vereinigt wurde.

Die Stadt Chur hatte lange Zeit ausschließlich protestantische Bürger. Das mag zwischen Hof und Stadt eine gegenseitige Zurückhaltung bedingt haben. In neuerer Zeit war das nicht mehr der Fall. Ich erinnere mich an die achtziger Jahre zurück. Schon damals verkehrten die Einwohner beider Konfessionen in Gesellschaft und im Geschäftsleben miteinander, ohne die Konfessionszugehörigkeit zu beachten.

Die Aufnahme katholischer Bewerber in das Bürgerrecht hatte zeitweise seine Schwierigkeiten, nicht aus Mißachtung der Konfession, sondern weil in katholischen Bürgergemeinden protestantische Bewerber sich vergeblich ums Bürgerrecht bemühen würden. Übrigens hat Chur eine Anzahl katholischer Bürger. Da bei den Bürgeraufnahmen ohnehin ein großer Prozentsatz Gegner jeglicher Aufnahme sind (es gibt noch zahlreiche Bürgergemeinden, die überhaupt keine Bürger aufnehmen), so kann ein kleiner Prozentsatz, der noch das konfessionelle Moment in seine Überlegungen einschließt, den Ausschlag geben.

Hoffen wir, daß auch diese Schwierigkeit allmählich behoben werde; denn wir haben in Chur katholische Familien, die schon in der dritten Generation Einwohner sind.

Nicht verständlich ist die Tatsache, daß die Zahl der in Chur wohnhaften Bürger eher rückläufig, prozentual sogar zurückgegangen ist. Waren im Jahre 1916 noch 11 % der Ortsbewohner Bürger, sind es 1958 nur noch 7 %. Dies trotzdem die Bürgerschaft sehr aufnahmefreundlich ist und die Einkaufstaxen mäßig sind: Ein Ehepaar muß Fr. 1500.— bezahlen (Ausländer doppelt). Wenn die Frau Bürgerin war, beträgt die Ermäßigung Fr. 400.—. Für Kinder bestehen Zuschläge: Fr. 400.— für Knaben, Fr. 200.— für Mädchen.

Das Jahr 1851 brachte die letzte eidgenössische Zwangseinbürgerung. Diese neuen Bürger wurden Angehörige genannt und traten nicht in den Genuß des Bürgernutzens. Die Nachkommen in zweiter Generation jedoch waren Vollbürger. Gegen Zahlung eines Einkaufsgeldes von Fr. 400.— konnte ein Angehöriger



Der Martinsturm heute im Blick von der Oberen Gasse aus.

iger jederzeit das volle Bürgerrecht erwerben. In den achtziger Jahren gab es noch Angehörige, die kein Anrecht auf den Bürgernutzen hatten.

Zurückkommend auf meinen Hinweis auf die Zahlen der Einwohner und der Bürger bringe ich noch einige Zahlen, gebe aber auch die Aufteilung nach Konfessionen an:

	1917	1937	1947	1958
Ortsanwesende	16 277	16 657	18 870	23 317
davon Bürger	1 852	1 547	1 596	1 602
Protestanten	10 126	10 506	11 649	13 228
Katholiken	5 503	6 091	6 998	9 711

2. Das Stadtgebiet

Seit 1884 ist das Stadtgebiet nur um die im Jahre 1938 erfolgte Eingemeindung der Sassaliegenschaft, 4100 m² messend und bisher zu Maladers gehörend, vergrößert worden. Das Totalmaß des Churer Territoriums ist heute 28 km², genau 28 093 739 m². Davon sind Wald 1525 ha und 58,78 ha Gebäude.

In *anderen Gemeinden* besitzt die Bürgergemeinde auch noch Liegenschaften, nämlich die

Churer Alpen

auf Territorium Arosa, inkl. Obersee und Untersee, im Ausmaß von	ca. 2162 ha
auf Territorium Molinis	ca. 470 ha
auf Territorium Peist	ca. 360 ha
auf Territorium Tschierschen	ca. 40 ha

Galtviehalp Campadiel

auf Territorium Langwies	ca. 120 ha
--------------------------	------------

Maiensäße Jux

auf Territorium Domat/Ems	ca. 80 ha
---------------------------	-----------

Steinbachtobelwald

auf Territorium Churwalden	ca. 31 ha
----------------------------	-----------

Total ca. 3263 ha

= 32 630 000 m².

Der in anderen Gemeinden liegende Boden mißt rund 4¹/₂ Millionen m² mehr als das Territorium in Chur selber.

Dazu kommen noch der Steinbruch im Tschingel am Calanda auf Territorium Haldenstein und ferner Parzellen mit technischen Anlagen auf Gebiet der Gemeinden Churwalden, Lünen, Molinis, Parpan und Malix, alles der politischen Gemeinde gehörend.

Eine Vermessung des Eigentums besaß die Stadt lange Zeit nicht.

Gut Ding will Weile haben, kann man hier sagen. Als man in Chur im Jahre 1883 eine Revision und Ergänzung der Flurrisse – als ersten Schritt zu einer Katastervermessung – vorschlug, hatte das Oberengadin schon fertige Katasterpläne und die Maße der Grundstücke. Wohl existierten für einzelne Liegenschaften gut ausgearbeitete, exakte Pläne und Maße, von einem Feldmesser Hemmi ausgeführt. Im großen und ganzen existierten aber nur die Flächenmaße, meist alten Kaufverträgen oder Teilungsverträgen entnommen und in alten Churer Klaftern ausgedrückt.

Ein altes Churer Klafter war 7×7 Fuß (à 30 cm) = 2,10×2,10 m = 4,41 m²; ein neues Churer Klafter war 6×6 Fuß (à 30 cm) = 1,80×1,80 m = 3,24 m². Das neue Churer Klafter kam in Chur selber nie so recht auf.

Es ging bis nach der Jahrhundertwende, bis endlich nach langen Beratungen im Stadtrat ein Antrag auf Durchführung der Stadtvermessung dem Volk vorgelegt und angenommen wurde. Es erfolgte Konkurrenzausschreibung und später die Vergebung an den Billigsten, einen Bewerber aus dem Kanton Zürich. Churer Geometer hatten auch eingegeben. Der bedachte Geometer nahm die Sache sofort in Angriff und führte vorerst die Vermarchung durch, welche Arbeit pro Marchstein bezahlt



Eine Aufnahme von Chur aus den goer Jahren, nachdem größere Bauten bereits entstanden sind, so die Stickerie und die Neumühle im Wiesentalquartier sowie im Loequartier das Waldhaus, zu dem nunmehr die neu erbaute Loestraße hinführt.



Eine Aufnahme aus den 90er Jahren, mit dem alten Bahnhofplatz. Das Hotel Steinbock steht noch nicht, an dessen Stelle finden wir ein älteres Häuschen, das heutige Bahnrestaurants Haldenstein (Photo Salzborn).

wurde. Er sparte nicht mit den Marchsteinen (zu liefern hatte er sie nicht; die benötigten Handlanger bezahlte die Stadt), besonders bei krummen, gewundenen Servitutswegen, wo die Vermachung von Ein- und Ausgang einer Servitut an der Grundstücksgrenze genügt hätte. Es entstanden dann Differenzen; der Vermessungsunternehmer zog sich vom weniger lukrativen Teil seiner übernommenen Arbeit zufolge gütlicher Verständigung zurück, glücklicherweise; denn die nachher durch Geometer Halter tadellos ausgeführte Stadtvermessung hätten wir vom «Billigen» nicht erhalten.

Nun haben wir eine richtige Stadtvermessung und genaue Pläne, die laufend nachgeführt werden. Anhand derselben habe ich die Flächenmaße einiger größerer Komplexe zusammengestellt.

Über den weitaus größten Grundbesitz verfügt die Bürgergemeinde mit total 15 186 811 Quadratmetern, was mehr als die Hälfte des Churer Territoriums ausmacht. Davon stehen 13 364 202 m² in Nutznießung durch die Stadt, während rund 1,8 Millionen m² in der alleinigen Nutzung der Bürgergemeinde stehen, davon 1,2 Millionen m² ausgeteilte Gemeindegüter (634 Stück). Die politische Gemeinde ihrerseits nennt demgegenüber nur 1 153 490 Quadratmeter Boden ihr eigen.

Die nächstgrößte Grundbesitzerin ist die Eidgenossenschaft mit fast 900 000 m² Land, wovon der Waffenplatz allein allerdings über

700 000 m² mißt. Demgegenüber beträgt das Eigentum des Kantons auf städtischem Gebiet inklusive die Anstalt Waldhaus nur etwas über 500 000 m².

Interessant ist die Verteilung des kirchlichen Grundbesitzes. Während die Evangelische Kirchgemeinde über einen Grundbesitz von 31 462 m² verfügt, weist sich das Bistum über ein Eigentum von 535 133 m² aus, das Seminar St. Luzi über ein solches von 436 163 m² und die Katholische Kirchgemeinde über ein solches von 11 474 m².

Die Hosangsche Stiftung Plankis mit total 184 704 m² Boden und das Kinderheim Foral mit 89 598 m² zählen auch noch zu den größeren Grundeigentümern wie auch einige private Landwirtschaftsbetriebe.

3. Das Stadtbild

Seit meinen Knabenjahren hat sich das Aussehen meiner Heimatstadt gewaltig verändert. Mehr als lange Ausführungen können das alte Photographien veranschaulichen. Sogar in der konservativen Altstadt ist manches im Laufe der Zeit anders geworden. Bestehende Bauten wurden Renovationen unterzogen, die meist geglückt, mitunter auch mißlungen sind.

Der Martinsturm hat in der Zeit des vorliegenden Rückblickes zwei Wandlungen durchgemacht. 1888 wurde der interessante Helm, der noch mit Schindeln gedeckt war und jedenfalls nach dem großen Stadtbrand von 1494



Eine zirka aus dem Jahre 1910 stammende Aufnahme des Untertor-Quartiers. Das Quaderkino-Gebäude fehlt noch, und der Stadtwerkhof weist den alten Zustand auf. Rechts im Bild der Martinsturm vor der Renovation des Jahres 1918.

wieder aufgebaut worden war, abgebrochen und durch einen gotischen Turmaufbau mit Umgang ersetzt, der aber zu dem mächtigen Turm (mißt er doch über 9 m im Quadrat) nicht recht paßte und nicht befriedigte. Im Jahre 1918 wurde dieser Aufbau auch wieder abgebrochen und durch den heutigen hohen Helm ersetzt, wobei die Wächterwohnung wegfiel, ebenso der Umgang. Höhe des Turmes bis Mitte Knopf zirka 84 m, wovon 50 m gemauert und 34 m Helm. Als Kuriosität ist noch zu erwähnen, daß Mitte Knopf des Martinsturmes eine Höhe von 675,98 m ü. M. aufweist, Mitte Knopf des Turmes der Kathedrale 673,58 m, also der Martinsturmknopf um 2,40 m höher ist.

Vor allem aber haben die verschiedenen Neubauten das Stadtbild verändert. Noch erinnere ich mich lebhaft an das alte Postgebäude, von wo ein emsiger Postkutschenverkehr nach allen Richtungen ablief. Im Jahre 1905 entstand dann die neue Post, und an der Stelle des alten Gebäudes wurde die heutige Kantonalbank errichtet. Schon zuvor war das gegenüberliegende Effekt mit der sogenannten Villa Caffisch überbaut worden, die heute von Geschäftshäusern eingerahmt ist. Ein großes Bauvorhaben bildete um die Jahrhundert-

wende das neue Hotel «Steinbock» beim Bahnhof. Später kamen hinzu das Hotel «Monopol», das Verwaltungsgebäude der Rhätischen Bahn, das Quaderschulhaus, das Hotel «Marsöl», um nur die wichtigsten zu nennen.

Unvorstellbar für uns Knaben wäre sicher gewesen, daß die Stadt sich je nach allen Seiten so ausbreiten werde, wie sie dies allmählich, in den letzten Jahren allerdings in beängstigendem Tempo, getan hat. Als zu Beginn der neunziger Jahre die kantonale Irrenanstalt Waldhaus weit draußen beim Fürstwald erbaut wurde, führte die ebenfalls neu erstellte Loestraße durch eine fast menschenleere Gegend, durch ein beinahe lückenloses Weinbergareal. Dann aber belebte sich dieses Quartier. Es kamen die Frauenschule, das Kreuzspital, kamen aber hier auch Privathäuser. Die Weinberge schmolzen zusammen, die Torkel wurden entfernt; an ihrer Stelle entstanden Wohnbauten.

Gleich ist es den anderen Gegenden ergangen. Noch vor dem ersten Weltkrieg wurde auf dem Areal «Stampa» ein eigentliches Wohnquartier erbaut. Zahlreiche Mehrfamilien- und Einzelhäuser entstanden. Für die Stadtknaben war das das «Negerdorf». Hoch hin und her ging es jedoch in den Quartieren unterhalb

der Bahnlinie. Diese «Westfront» weist heute zwei Kirchen auf, Schulhäuser, Kinos, viele Blocks, ... wo noch vor dreißig Jahren die Kühe der Churer Landwirte weideten.

Und wie anders sind die Straßen geworden! In unserer Zeit stolperte man in der Altstadt noch über das holperige Kopfsteinpflaster; außerhalb der «City» aber waren alle Wege staubig und schmal. Zur Verbesserung der Wegverhältnisse ist vieles geleistet worden, allerdings mit unsern Steuergeldern, und nicht von ungefähr nennt man Chur ein «teures Pflaster». Die Aufwendungen für das alte Straßennetz in den Jahren 1867 bis 1958 erreichten den Betrag von 5,6 Millionen Franken, während die Auslagen für neue Straßen von 1951 bis 1958 nach erfolgten Abschreibungen Ende 1958 noch mit 3,6 Millionen Franken zu Buch standen.

4. Industrielle und gewerbliche Entwicklung

Das Vorhandensein der beiden aus der Plesur abgeleiteten Mühlbäche (Obertorer und Untertorer Mühlbach) hat bis zum Erstellen des städtischen Elektrizitätswerkes auf Meiersboden die industriellen Privatbetriebe gefördert. Die Benützung der Mühlbäche zur Kraftgewinnung ist in zwei Kategorien von Wasserkraften aufgeteilt:

- 8 Werke mit total 20,97 m freiem Gefälle,
- 19 Werke mit total 36,26 m retributionspflichtigem Gefälle.

Über die größte Wasserkraft verfügt die SBB-Werkstätte mit 5,38 m freiem und 5,08 m gebührenpflichtigem Gefälle. Dieses freie Gefälle von 5,38 m verkaufte die Stadt an die Bahn im Jahre 1857.

Die freien Wasserkräfte Obertormühle, Obertorersäge und Rheinmühle mit zusammen 8,50 m verkaufte die Stadt schon im Jahre 1842, nachdem eine zur Prüfung der Defizite aus Liegenschaftsbesitz ernannte Kommission des damaligen Bürgerrates den Verkauf dieser drei Liegenschaften als nicht rentierend beantragt hatte.

An Industrien und größeren Gewerben waren 1884 oder bald darauf vorhanden: Mühlen, Sägereien, Tuchfabriken, Färbereien, Teig-

warenfabrik («Fidelifabrik» genannt), Maschinenfabriken, Stickereien, Hammerschmiede, eidgenössische Pulvermühle, Ziegelei, Brauereien, Gerbereien, Buchdruckereien. Später kamen hinzu: Schokoladefabrik, Chaletfabrik, Lack- und Farbenfabrik, Gießereien, Schlossereien und Eisenkonstruktionswerkstätten, Zimmereien und Schreinereien, Dachpappefabrik, Blechornamentenfabrik, Kübelfabrik, Mostereien, Waagenfabrik, Aluminiumgießerei, Wäschefabriken, Autogaragen, Wäschereien usw.

Die nicht auf Stadtgebiet (sondern Churwalden) liegende Baumwollspinnerei «Meiersboden» brannte 1886 ab und wurde nicht wieder aufgebaut.

Im Jahre 1885 wurde die Stickerei Neubach gebaut, von welchem Unternehmen große Erfolge erhofft wurden. Das zeigte sich beim einzigartigen Aufrichtfest mit Festzug durch die Stadt, Harmoniemusik, Bauherrschaft, Unternehmer, Maurer und Zimmerleute, diese Handwerker in der Berufskleidung, die wichtigsten Werkzeuge geschultert! Leider trat der ge-



Eine Aufnahme des alten Postplatzes mit dem Postgebäude, bevor an dessen Stelle im Jahre 1912 der heutige Kantonalbankbau errichtet wurde (Photo Salzborn).

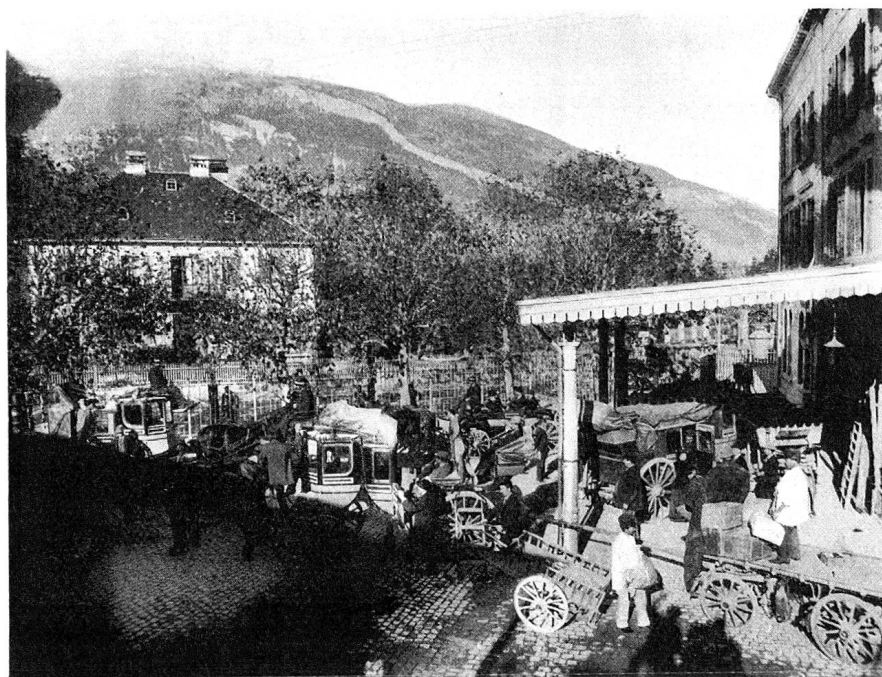
wünschte Erfolg nicht ein; der Vollbetrieb dauerte nicht sehr lange. Im Gebäude wurden zum Teil Wohnungen eingebaut, zum Teil diente es der Rhätischen Bahn zur Unterbringung von Baubüros beim Bau der Linie Landquart—Thusis. 1918 diente dieser Teil auch als Grippehospital. Heute enthält das ehemalige Stickereigebäude ausschließlich Wohnungen.

Ein Unternehmen der Flaschnereibranche (der Ausdruck Spengler ist vom Unterland her importiert) vergrößerte sich in ein Fabrikationsgeschäft von gepreßten und gestanzten Blechornamenten, Bauartikel, die in der ganzen Schweiz und sogar im Ausland guten Absatz fanden. Leider stieß dem Unternehmer ein Unfall zu, an dem er einige Jahre litt und von dem er sich nicht mehr erholte. Der Absatz ging zurück, die Fabrikation wurde später eingestellt.

Als zur Industrie gehörend wurde auch die Eidg. Pulvermühle erwähnt. Es wird dort Schwarzpulver fabriziert. Als jung hatte man etwelche Furcht vor dieser Fabrik, nicht ohne Grund, fand doch infolge Vorhandenseins irgendeines kleinen Fremdkörpers zwischen Mahlsteinen und Mischgut in den achtziger Jahren eine heftige Explosion statt, die dem

nebst den vielen zerschlagenen Fensterscheiben. Personen kamen glücklicherweise nicht zu Schaden, dagegen wurde ein mehrwöchiger Betriebsunterbruch verursacht. Bei den Wiederherstellungsarbeiten entstand wegen Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften nochmals eine Explosion, die zwei Arbeiter schwer verletzte, aber keine bleibenden Körperschäden verursachte.

Die Chaletfabrik Kuoni hatte sich sehr gut entwickelt, derart, daß sie nicht nur im Schweizerland herum viele Chalets erbaute, sondern auch solche ins Ausland lieferte, besonders nach Frankreich. Die Firma beteiligte sich meines Wissens auch an der Weltausstellung in Paris. Sogar in den Fernen Osten wurde geliefert, wenn ich mich recht erinnere, ein Chalet nach Yokohama. Der Inhaber der Firma erlag aber im besten Alter einem Schlaganfall,



Im Hofe des alten Postgebäudes befand sich die damalige Abfertigung der Postkutschen. Eine Aufnahme aus den 90er Jahren. Das Gebäude auf der anderen Seite der Straße ist die alte Zollbaute, die im Jahre 1905 der damals neuen Post weichen mußte (Photo Salzborn).

Vater eines meiner Mitschüler das Leben kostete. Viele Jahre später verursachte ein Blitzschlag eine Explosion in einem Pulvermagazin, die das letztere in die Höhe hob und in alle Winde zerstreute, dazu eine Reihe von Gebäuden im Pulvermühleareal mehr oder weniger stark beschädigte. Bis weit in die Sägenstraße hinauf entstanden Gebäudeschäden

und die Nachkommen hatten weniger Erfolg, so daß das Geschäft schließlich einging.

Wohl eine der ältesten im gleichen Familienbesitz gebliebenen Unternehmungen ist die Tuchfabrik Pedolin, die heute zu den größten Betrieben zählt.

Ebenfalls eine alte Industrie sind die Brauereien. Solche bestanden vier, wovon zwei vor

über hundert Jahren gegründet worden waren. Diese letzteren zwei vereinigten sich; die beiden anderen gingen ein. Die Vereinigung «Rhätische Aktienbrauereien» baute und modernisierte ihr Werk an der Kasernenstraße bis in die jüngste Zeit zu einem leistungsfähigen Großbetrieb aus und zählt heute zu den größten Bierbrauereien der Schweiz.

Es würde indessen zu weit führen, alle Betriebe der eingangs aufgezählten Branchen einzeln aufzuführen. Ein Teil der Industrie ist aus dem Gewerbe hervorgegangen; die Erstellung des städtischen Elektrizitätswerkes und die aufkommenden Maschinen haben dies begünstigt. Der größte Teil der gewerblichen Berufe gehörte zum Baugewerbe. Wenn auch die bauliche Entwicklung bis zum Beginn der Schmalspurbahnbauten sehr langsam vor sich ging, so wurde doch auch in den Depressions-

und im ganzen Engadin, in Klosters, Thusis, Lenzerheide, am meisten aber in Arosa.

Heute ist es anders. Viele Bauarbeiten werden von auswärts her in die Stadt Chur geliefert.

Gute Beschäftigung hatten diejenigen Berufe, die für den Pferdepостbetrieb zu tun hatten, die Schmiede, Wagner, Maler, Sattler und Polsterer. Die Erstellung der Wagen und Schlitten aller Art und der Geschirre, die Reparaturen, das Beschlagen der Pferde usw. gaben laufend Arbeit. Da hieß es früh aufstehen; schon um 5 Uhr wurden die Pferde zum Beschlagen in die Schmiede geführt. Allerdings gab es auch Hunger und Durst, so daß das «Znüni» allgemein üblich war und auch viele Wirtschaften gute Losung hatten.

Die am Wagenbau tätigen Berufe, wie Schmiede, Wagner und Sattler, soweit sie sich

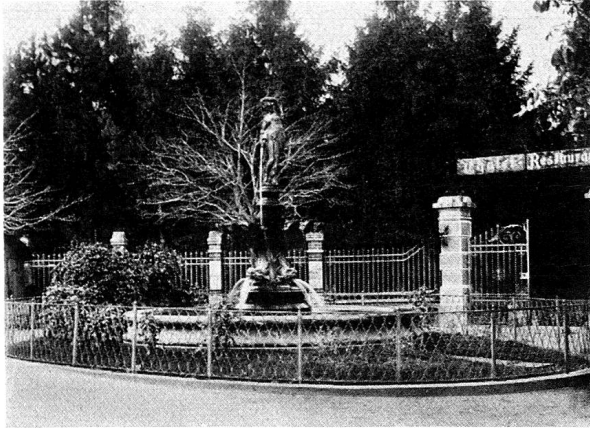


Diese Aufnahme zeigt die Fundierungsarbeiten des Jahres 1905 für die Hauptpost an der Grabenstraße. Auf dem gegenüberliegenden Areal steht ein hohes Haus, das damalige Chalet-Restaurant, das später der Villa Caflisch weichen mußte.

zeiten immer etwas gebaut, und es entwickelten sich sehr leistungsfähige Baufirmen, die sich auch auswärts in den aufkommenden Verkehrs- und Kurorten betätigten. Übrigens hat eine Churer Baufirma schon vor hundert Jahren das Kurhaus St. Moritz-Bad gebaut. Seit 1884 durch Churer Firmen ausgeführte Bauarbeiten sind mir bekannt: Bauten in Maloja

nicht umstellen konnten, sind als aussterbende Berufe zu betrachten. Ganz ausgestorben ist der Beruf des Nagelschmiedes. Das Werkzeug des in der Kupfergasse zuletzt tätigen befindet sich im Rätischen Museum. Beim Flaschner ist das Anfertigen von Blechflaschen und ähnlichen Dingen an die Fabriken übergegangen, bei den Gerbern die Anfertigung von Leder

und beim Schuhmacher die Herstellung von Schuhen ebenfalls, immerhin ausgenommen «Schuhe nach Maß». Neu entstanden sind die Monteurberufe. Neue Berufe im Sektor Bau sind auch die Linoleumleger, zum Teil auch die Plättlileger, dann auch zunehmend Spezialisten für allerlei Neuerungen.



Der Eingang vom Postplatz aus zum erwähnten Chalet-Restaurant mit dem alten Brunnen, der heute noch steht.

Es gehört sich, im Nachgang zu Industrie und Gewerbe auch noch der Fuhrhaltereier früherer Zeiten zu gedenken. Nicht nur der Postbetrieb, sondern auch der Lastverkehr benötigte eine gewaltige Zahl von Pferden, dazu Stallungen, Futter, Wagen und Geschirre, so daß auch hier Verdienst für andere herauschaute.

In der Kleinstadt Chur, die um und um von landwirtschaftlichen Gebieten, in denen einfache Lebenshaltung herrschte, begrenzt war, sind naturgemäß auch die Löhne niedrig gewesen. Immerhin überstiegen sie die Verdienstverhältnisse auf dem Lande. Dieser Umstand übte starken Zug auf die gelernten, in den umliegenden Dörfern beheimateten Handwerker aus. In den achtziger Jahren kamen die Arbeiter aus den näher gelegenen Dörfern, 4–7 km entfernt, täglich zu Fuß in die Stadt (sie hatten noch keine Velos). Wohl die meisten hatten noch eine Landwirtschaft und waren dadurch teilweise Selbstversorger. In des Meisters Küche kochten sie mittags ihren Kaffee; die Milch und das übrige Essen brachten sie im Rucksack mit. Einer war der Koch und regelte

mit der Meistersfrau die Kochenszeit, da Meister und Arbeiter nur eine Mittagspause von einer Stunde hatten. Zimmerleute und Schreiner hatten wohl schon seit 1877, aus welchem Jahre das erste eidgenössische Fabrikgesetz datiert, eine Arbeitszeit von 11 Stunden. Der Lohn betrug laut einem in meinem Besitz befindlichen Zahltagsbüchlein vom Jahre 1884 Fr. 2.40 bis 2.70 pro Tag, somit pro Stunde 22 bis 24 Rappen.

In den neunziger Jahren, vielleicht auch früher, wurde die elfstündige Arbeitszeit durch gütliche Vereinbarung auf 10 Stunden reduziert, 60-Stundenwoche. (In der Maurerbranche war die Arbeitszeit im Sommer länger als bei den meisten übrigen Branchen; sie ist es zum Teil auch heute noch.)

1906 betrug der Stundenlohn im Mittel 45 Rappen, der Taglohn somit Fr. 4.50. Durch einen Gesetzesnachtrag wurde für die Betriebe unter Fabrikgesetz obligatorisch der Arbeitschluß am Samstag auf 5 Uhr vorgelegt (59-Stundenwoche).

Im Jahre 1918 wurde die 48-Stundenwoche gesetzlich vorgeschrieben und mit Lohnausgleich eingeführt, was eine Erhöhung des Stundenlohnes um 20 % ergab, also auf 54 Rappen. In Wirklichkeit war er aber höher, da während des Krieges 1914–1918 ansehnliche individuelle Lohnaufbesserungen stattfanden. In der Krise der dreißiger Jahre war eine Stagnation in den Löhnen, 1939–1945 eine starke Steigerung, die nach Kriegsende anhielt und 1955 Fr. 2.45 pro Stunde erreichte. Zurzeit ist der Durchschnittslohn gemäß Gesamtarbeitsvertrag Fr. 3.—.

Das Kaffeekochen in der Küche des Meisters hat längst aufgehört, auch die Fußwanderung. Man hat die Bahn, das Velo, den Roller oder das Töff.

5. Verkehrswesen

Das Bestehen der alten Paßstraßen ergab ohne weiteres, daß beim Aufkommen des Fuhrwerkverkehrs an Stelle der Säumerei sukzessive unsere Straßen ausgebaut wurden. Unser Bergkanton mit seiner schmalen Finanzbasis brachte es fertig, aus eigener Kraft ein großes Straßen-

netz dem einsetzenden Reiseverkehr zur Verfügung zu stellen. Beim letzteren nahm Chur die Ausgangsstellung ein; denn mit Ausnahme des Prätigaus und von Davos ging der ganze Verkehr, den die Normalbahn seit 1858 brachte, über Chur nach den verschiedenen Talschaften.

Von Chur weg nahm die Post den Reiseverkehr nach allen Richtungen, soweit gute Fahrstraßen bestanden, auf. Der größte Verkehr wickelte sich im Sommer nach dem Engadin ab, wo besonders in St. Moritz-Bad und -Dorf große Hotels entstanden. Wenn ich mich recht erinnere, war die Platzzahl der Passagiere bei dieser Route unbeschränkt, im Gegensatz zu den meisten andern Postlinien. Gab das zeitweise ein Gedränge, namentlich beim Taxewechsel vom 15. Juni! Die Posttaxen waren nämlich im Sommer höher als im Winter.

Da Mitte Juni auch Saisonbeginn war, reisten die vielen Hotelangestellten spätestens am 14. Juni nach dem Engadin. Es gab an diesem Tage eine riesige Kavalkade! Gelbe Postwagen aller Art, vom stolzen Fünfspänner bis zum Zweispänner hinab, Kutschen aller Gattung, vom Landauer bis zum Einspänner, Hotelomnibusse, ja sogar Bernerwägeli stellten sich in die Kolonne. War das für uns Churer eine Begebenheit!

Die Fahrzeit war 11–12 Stunden: Chur ab 5.30 Uhr, St. Moritz an 18.20 Uhr, Chur ab 23.10 Uhr (Nachtpost), St. Moritz an 11.20 Uhr.

Die Fahrtaxe betrug von Chur nach St. Moritz Fr. 19.40 Interieur; Coupé war teurer. Zum Vergleich: Chur–Arosa retour im Sommer Fr. 7.50, im Winter Fr. 4.50. (Hier gab es nur Interieur.) Alle Kurse hatten an bestimmten Orten Pferdewechsel, was die Fahrzeit beschleunigte.

Als Kantonsschüler hatte ich mit einem Kameraden den Entschluß gefaßt, den Kanton kennen zu lernen, selbstverständlich alles zu Fuß, jedes Jahr eine andere Gegend. Im Jahre 1891 kam das Engadin dran. Abmarsch an einem schönen, mond hellen Abend um 9 Uhr. An die Nachtpost dachten wir gar nicht. Als wir aber in Tiefenkastral anlangten, fuhren gerade die Nachtpost und die Nachtfourgons

ein. Es war Hochsaison. Ein unvergeßliches Erlebnis. Postwagen und Beiwagen, alles gut besetzt und aller Gattung Leute und Sprachen, dazu das lustige Geröll und das Peitschenknallen. Tiefenkastral war nicht nur Pferdewechselstation, sondern auch Verpflegungshalt. Da die Posten keine Speisewagen führten, hatten die Leute natürlich Essensbedürfnis und taten sich gütlich. Nach geraumer Zeit Abfahrt, Peitschenknallen, Geröll und plötzliche Stille; wir waren allein. Es kam uns vor wie ein Spuk. Wir aber schritten gemächlich weiter und langten gegen Mittag in Silvaplana an.

Der ebenfalls große Frachtverkehr wurde zum Teil von den Postpferdehaltern, dann aber auch noch von anderen Fuhrhaltern besorgt und war auch gut organisiert. Als 1896 die Schmalspurbahnlinie Landquart–Thusis eröffnet wurde, hörte in Chur die Postherrlichkeit auf; der Verkehr ins Engadin ging nun von Thusis weg, bis 1903 die Bahn ins Engadin den Reisepostverkehr ablöste.



Das alte Tivoli, aufgenommen aus dem Areal, auf welchem heute die neue Post steht. Hier befand sich die Frauenschule. Die Aufnahme stammt aus der zweiten Hälfte der 60er Jahre.

(Photo Salzborn)

Die Post widmete sich aber weiter dem Ausbau. Immer weitere Talschaften, die nicht Bahnverbindung hatten, erhielten Pferdepостkurse; nur wenig Botenkurse blieben bestehen.

Das Zeitalter der Bahnen, das ich vorher gestreift hatte, war angebrochen. In Chur trauerte man immer noch der Splügenbahn nach, interessierte sich aber auch um die Möglichkeiten der Schmalspurbahn. Allerdings



Das Areal an der Bahnhofstraße, anschließend an das Gebäude der Kreditanstalt wurde erst in den 20er Jahren mit dem heutigen alten Rätushof überbaut. Das Bild zeigt den baulichen Zustand vor dieser Überbauung. Das Haus links ist die vielen Churern noch bekannte «Zufriedenheit» (Photo Salzborn).

spukte noch der Gedanke einer Ostalpenbahn in den Köpfen herum.

Der Holländer Holsboer in Davos, ein Hauptinitiant der Linie Landquart–Davos, dem aus mir unbekanntem Gründen das in Davos nachgesuchte Bürgerrecht verweigert wurde, bewarb sich um das Churer Bürgerrecht, das ihm – merkwürdigerweise – erteilt wurde, trotzdem die Bedingung des zweijährigen Wohnsitzes in Chur nicht erfüllt sein konnte. Als er aber später für eine Scalettabahn, direkt an Davos anschließend (und Chur umfahrend) eintrat, fiel er in Ungnade. Es wurde der Witz kolportiert, Holsboer habe den Bürgerrat ersucht, ihm das Losholz zuzuteilen; der Bürgerrat habe ihm aber berichtet, Spalten habe er keine mehr, aber «Prügel» könne er noch haben!

Direkt mit Chur hatte die Linie Landquart–Thusis zu tun. Thusis war der Gewinner. Chur nahm aus andern Gründen an Bedeutung zu. Am Bahnbau hatte die Jugend die größte Freude; so etwas hatte man noch nie gesehen. Älter geworden, vergleicht man mit der Jetztzeit, in der wie damals am Bahnbau vorwiegend Italiener an den Straßen- und Kraftwerkbauten arbeiten. Grundlegend verbessert sind die Verhältnisse in der Entlohnung, Unterkunft, Verpflegung, Versicherung und sozialen Fürsorge. Bei der Verpflegung ist

das frühere Hauptnahrungsmittel, die Polenta, sehr zurückgesetzt worden, trotzdem dieselbe den Schwerarbeiter ausgezeichnet nährt. Die früheren Massenquartiere waren schon in der Anlage nicht einladend, dazu meist überfüllt; heute sind es saubere, heimelige Holzbaracken. Die Löhne sind den heutigen Verhältnissen angepaßt, die Zulagen reichlich.

Alle Linien der Rhätischen Bahn haben die Entwicklung Churs mehr oder weniger beeinflußt, am meisten die Chur-Arosa-Bahn. Wohl sind den Churer Hotels viele Übernachtungen, die sich beim Postbetrieb ergeben hatten, entgangen; der erhöhte Verkehr hat den Ausfall bald wieder nachgeholt.

Wie alles in der Welt haben auch die Bahnen ihre Konkurrenz bekommen, nämlich das Auto. Nach mancherlei Widerständen ist dieses heute nicht mehr wegzudenken; sogar im Winter belebt es die Straßen bis in die Höhen hinauf. Daß die Post den größten Teil der Pferdepostkurse auch im Winter durch die Autopostkurse abgelöst hat, was eine gewaltige Verkürzung der Fahrzeit mit sich brachte, wird allgemein begrüßt. Chur hat solche Kurse nach St. Peter, Tschierschen, Lenzerheide–Bivio (zeitweise bis nach St. Moritz) und Flims-Waldhaus. Damit wird auch der Nahverkehr belebt. Viele Angestellte und Arbeiter benutzen dort, wo keine Bahn besteht, die Post, um an ihre

Arbeitsstellen nach Chur zu gelangen; andere machen ihre Einkäufe in der Stadt oder besuchen das Kino.

Wenig Einfluß hat bis jetzt das Flugzeug auf Chur gehabt. Der Flugplatz in Domat/Ems dient vornehmlich dem Militär.

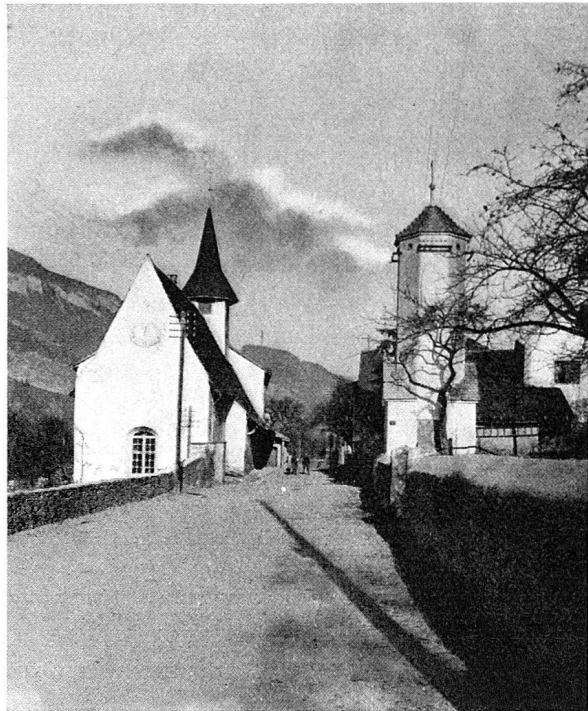
6. Handel, Banken, Hotellerie

Schon vor dem Bahnzeitalter war der Handel ein wichtiges Glied für die Wirtschaft in Chur. Viele Lebensmittel mußten eingeführt werden, was hauptsächlich von Italien her erfolgte. Unsere Verpflegung war denn auch südlich eingestellt. Polenta, Reis, Kastanien, Teigwaren waren nebst Fleisch – so man solches erhielt – unsere wichtigsten Nahrungsmittel, selbstverständlich auch Mehlspeisen, die große Quantitäten Korn für die Mühlen erheischten. Den Veltlinerwein dürfen wir als Importprodukt ja nicht vergessen. Weniger bedeutend, aber erwünscht waren die «Pomeranzen», heute Orangen genannt, und die Zitronen usw. Unsere Kaufleute und Händler führten aber auch aus. Die wichtigste Position war der Viehexport. Käse wurde sowohl ein- als auch ausgeführt. Längere Zeit waren auch Schnecken ein beliebtes Ausfuhrprodukt.

Der Handel von Chur versorgte nicht nur die Stadt, sondern den ganzen Kanton. Wohl bestanden in den größeren Ortschaften auch Läden, die sich aber meist vom Grossisten in Chur beliefern ließen. Die Churer Geschäfte



In der Storchengasse stand bis 1907 ein großer Stall. An dessen Stelle wurde damals durch Paul Lampert ein großes Geschäfts- und Wohnhaus gebaut, das viele Jahre später an den Konsumverein verkauft wurde und heute der Druckerei Bärtsch gehört. (Photo Salzborn).



Eine Aufnahme des Kirchleins von Masans mit der alten, schmalen Masanserstraße (Photo Salzborn).

ließen, wohl nicht zur Freude der Geschäfte auf dem Lande, ihre Reisenden im ganzen Kanton nicht nur die Hotelkunden und die Läden, sondern auch Private besuchen. Die meisten der alten Handelsfirmen sind eingegangen; dafür sind neue aller Art entstanden, aber auch größere Geschäfte draußen auf dem Lande.

Früher war die Rückkehr derjenigen Auslandschweizer, die es durch Fleiß und Sparsamkeit zu etwas gebracht hatten, eine Selbstverständlichkeit. Viele, namentlich solche mit Söhnen, die die Kantonsschule besuchen wollten, ließen sich in Chur nieder.

Eine neue Gelegenheit geschäftlicher Tätigkeit brachte der Fremdenverkehr und durch denselben die Hotellerie, anfänglich nur im Sommer in den Badekurorten, beim Bergsteigen und Wandern und beim Ferienmachen überhaupt. Später kam dann der gesundheitlich bedingte Aufenthalt in Winterkurorten auf und nachfolgend der Wintersport.

Die Handelstätigkeit, die Entwicklung in Industrie und Gewerbe, die Rückwanderer und die Landwirtschaft benötigten die Dienste von Banken. Zuerst entstand die Kantonal-

bank, dann die Bank für Graubünden (heute Bündner Privatbank). Beide Institute leisteten der Volkswirtschaft Graubündens immense Dienste. Später nahm die Bank für Davos (später Rätische Bank) als Filiale Domizil in Chur, deren Stelle später die Schweizerische Kreditanstalt einnahm und noch heute einnimmt. Diese drei Banken bilden eine Notwendigkeit; sie werden aber auch anerkannt und geachtet.

7. Landwirtschaft

Aus dem zweiten Abschnitt ist ersichtlich, daß der Churer Landwirtschaft zu ihrem großen Ausmaß aufweisenden eigenen Boden noch viel Land der Stadtgemeinde und, soweit es die Landwirtschaft von Waisenhaus und Bürgerheim nicht selber benötigt, der Bürgergemeinde, besonders in den Gemeindelösern, zur Verfügung steht. Daneben gibt es aber auch private, nicht Landwirtschaft treibende Bodenbesitzer. Unter letzteren ist das Bistum, mit Seminar St. Luzi und den diversen Pfrundgütern und Institutionen, der größte Landbesitzer, auch nach Abzug der eigenen Landwirtschaftshöfe (St. Hilarien, Schönbühl, Rheingut und Seminar St. Luzi).

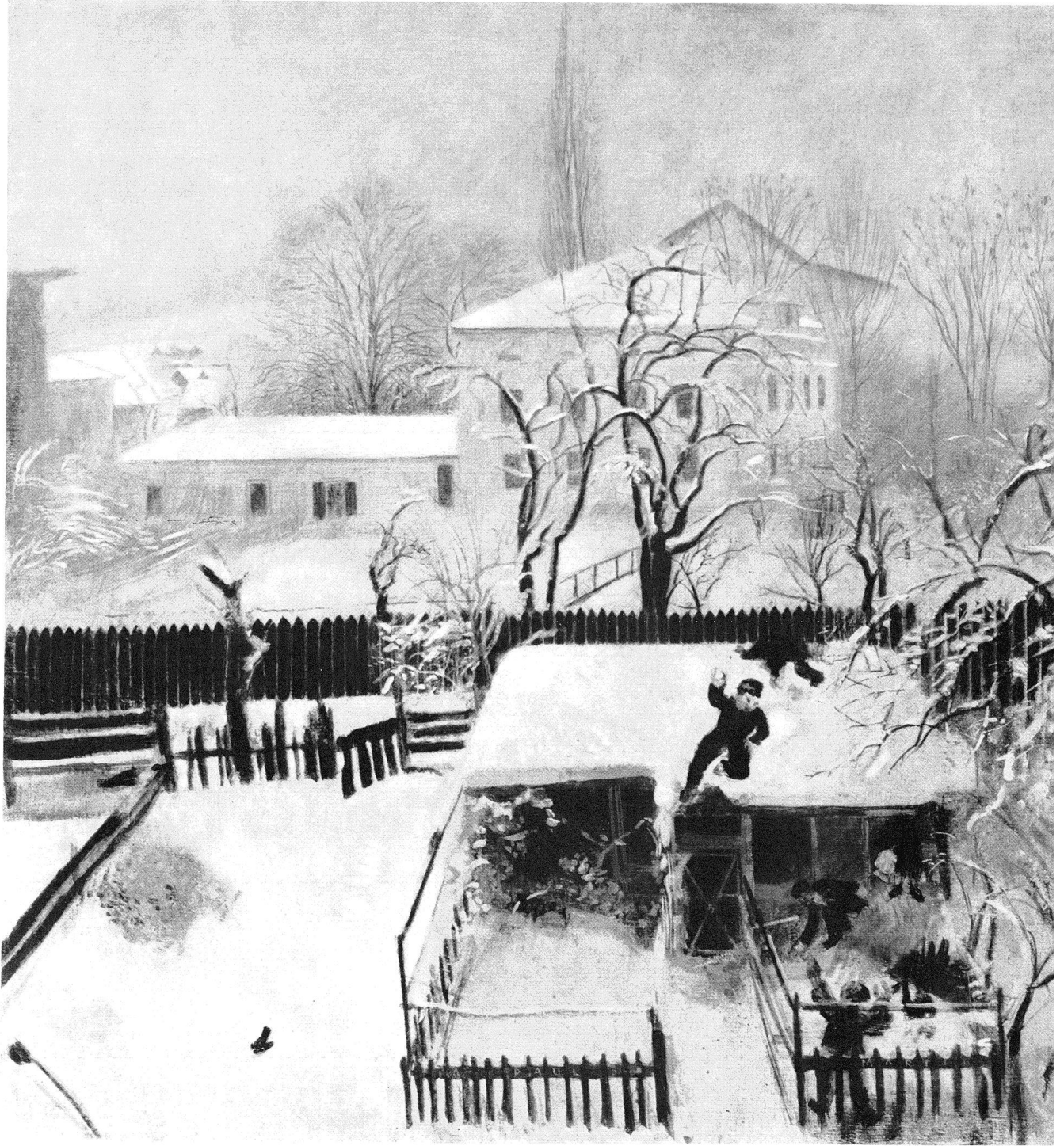
Nebst dem Land in Chur stehen der Churer

Landwirtschaft noch die Alpen und Maiensäße zur Verfügung, auch die beiden neu gekauften Objekte Campadiel und Jux.

Als Nichtlandwirt kann man es nicht begreifen, daß trotz des kolossalen Landverlustes durch die gewaltige Bautätigkeit der letzten Jahre und dem damit verbundenen großen Landverlust die Alpen immer voll bestoßen werden. Zum Teil ist das damit begründet, daß sich die Landwirtschaft umgestellt hat, rationellere Bearbeitungsmethoden einführt, die Zahl der Heimkühe reduzierte, Silowirtschaft betreibt usw. Auch wird nicht aller überbaute Boden Wiesland gewesen sein, es wird darunter auch Ackerland gegeben haben.

Erfreulich ist, daß unsere Landwirtschaft nebst der Milchproduktion und Ablieferung an die Molkerei auf hoher Stufe steht, aber auch den Getreide- und Kartoffelbau und besonders den Obstbau pflegt. Schade ist jedoch, daß der Rebbau ständig abnimmt, zum Teil wegen der Überbauung, zum größten Teil aber wegen den gewaltigen Frostschäden. Das Rebbareal ist zusammengeschrumpft. Auf der linken Plessurseite war noch in den neunziger Jahren eine ganze Anzahl von Weinbergen vorhanden; jetzt aber hat es keine mehr; nur noch einige Spalier an Häusern erinnern daran.

(Ein zweiter Teil folgt)



PAUL MARTIG: WINTER IN CHUR