**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1951)

**Heft:** 1

**Artikel:** 100 Jahre Gemeinde Arosa

**Autor:** H.G.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-773865

**Nutzungsbedingungen**

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

**Conditions d'utilisation**

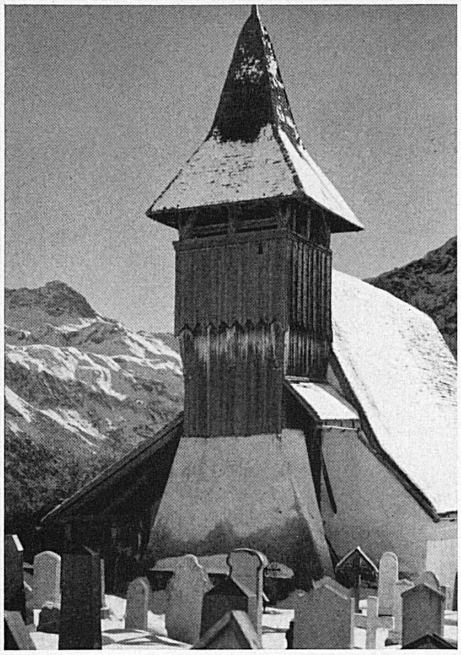
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

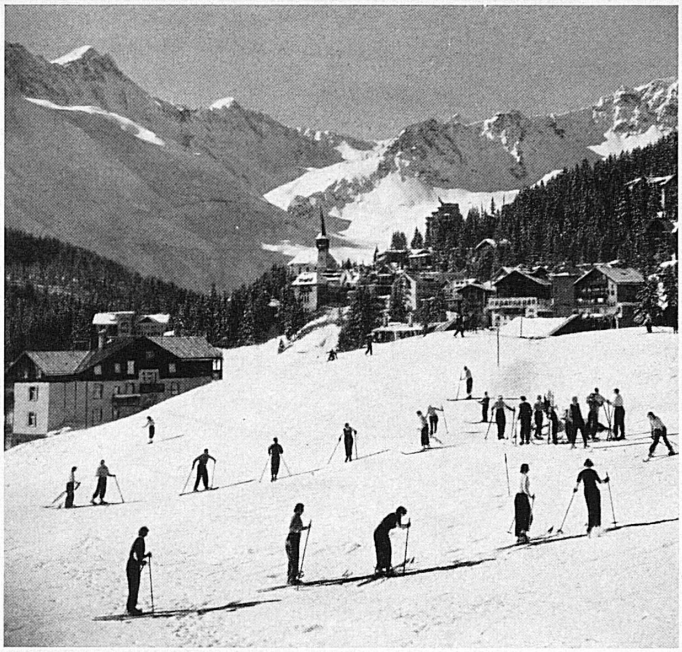
**Terms of use**

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

**Download PDF:** 09.07.2025

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



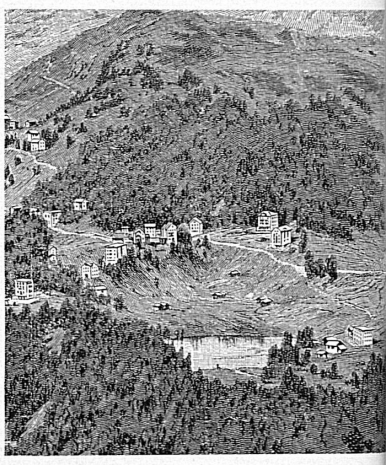


Im Jahre 1951 kann die politische Gemeinde Arosa ihr hundertjähriges Bestehen feiern. In das vergangene Säkulum fällt die Entwicklung des 1800 m hoch gelegenen Ortes vom kleinen, stillen und einsamen Alpendorf zur weit bekannten Tuberkulose-Höhenstation und zum weltberühmten Winter- und Sommersportplatz. Bis zum Jahre 1851 gehörte Arosa zur Landschaft Davos. Von dort aus wurde das Hochtal auch besiedelt, denn die deutschen Flurnamen sind Zeichen dafür, daß deutschsprachige Walser einst über die Pässe kamen, hier ihr einfaches Leben zu fristen. Das Klima muß damals milder gewesen sein. Die Waldgrenze stand jedenfalls bedeutend höher, was z. B. Baumstämme im Älplisee beweisen; es gab viele Wiesen, wo sich heute nur noch Weiden befinden, und da und dort konnte sogar Korn angebaut werden.

Oben: Vor dem 1493 erbauten Kirchlein von Inner-Arosa.
Ci-dessus: La petite église d'Inner-Arosa, bâtie en 1493.

Oben: Das moderne Arosa. Eine Skischulklasse übt sich. Photo: Wolfensberger.
Ci-dessus: Le moderne Arosa. Une classe de l'Ecole suisse de ski s'exerce.

# 100 JAHRE GEMEINDE AROSA



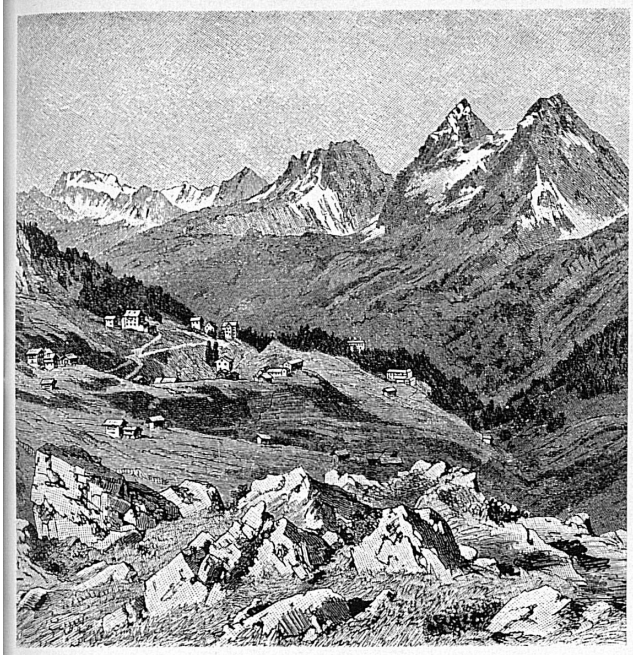
## 1893

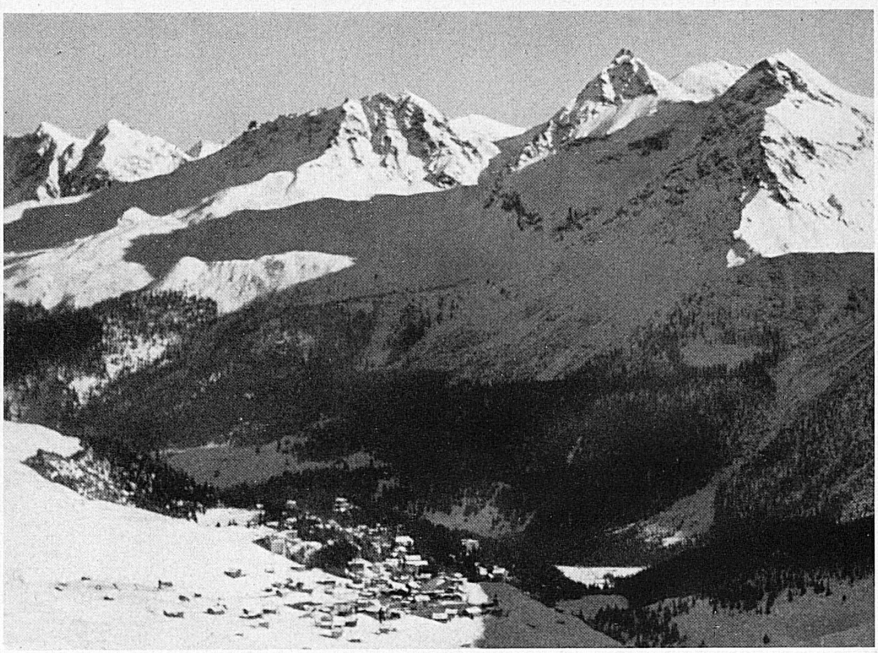
Oben: Arosa mit dem Untersee (links) und dem Obersee (rechts) zu Ende des letzten Jahrhunderts.
Ci-dessus: Arosa à la fin du siècle dernier avec ses lacs inférieur sur la gauche et supérieur sur la droite.

## 1951

Links: Das Zentrum des heutigen Winterkurortes vom Flugzeug aus. Links der Unter-, rechts oben der Obersee.
A gauche: Le centre de cette station d'hiver vu d'avion. A gauche le lac inférieur, à droite le lac supérieur.
Photo: Gemmerli.

Im Jahre 1477 wird Arosa zum ersten Male urkundlich erwähnt. 1493 errichtete es eine kleine Kirche, die heute noch steht (Inner-Arosa), doch wurde es erst 1520 selbständige Kirchgemeinde. Alp- und Landwirtschaft waren jahrhundertelang der Haupterwerbszweig der Einwohner. Eine Zeitlang wurde auch Erz gewonnen, doch bleiben die Kenntnisse von diesem Bergbau vorerst noch in Dunkel gehüllt.
Die ersten 30 Jahre brachten der jungen Gemeinde keine großen Umwälzungen. Man weiß, daß Arosa im Jahre 1848, also drei Jahre, bevor es selbständig wurde, nur 47 Seelen zählte und daß sich diese Zahl selbst 40 Jahre später noch nicht einmal verdoppelt hatte, wobei man freilich stets nur die ständigen Bewohner rechnete. Dann aber wuchs das Dorf in fast amerikanischem Tempo. Um die Jahrhundertwende war die Tausendergrenze, 1910 die Zweitausendergrenze bereits überschritten. 1941 zählte man 3466 Einwohner, am 1. Juli 1950 allerdings wieder nur 2775, womit die Krisenempfindlichkeit der fast aus-





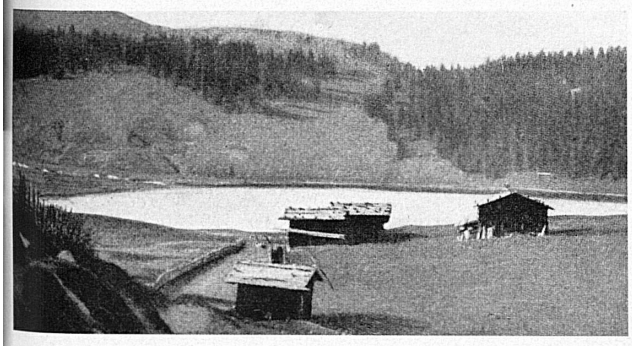
**1899** Oben: Arosa von Westen her im Jahre 1899 (aus «Europäische Wanderbilder» von J. Weber, Verlag Orell Füßli).
Ci-dessus: Arosa vu de l'ouest en 1899 (gravure tirée de «Europäische Wanderbilder» de J. Weber, Orell Füssli, éditeur).

**1951** Oben: Arosa von Westen in der Gegenwart. – In der Person von Werner Grob, dem bisherigen Leiter der SZV-Agentur in San Francisco, erhält der Sportplatz einen neuen, tüchtigen Kurdirektor.
Ci-dessus: Arosa vue de l'ouest tel qu'il se présente actuellement. Photo: Jacob.

schließlich auf den Fremdenverkehr angewiesenen Gemeinde offenbar wird. Denn fast alle Leute leben direkt oder indirekt vom Fremdenstrom. Nur noch 0,8% des steuerpflichtigen Kapitals stammt aus der Landwirtschaft. Die we-

Rechts: Wappen von der Front des Egga-Hauses, welches das Schanfigger Heimatmuseum beherbergt.
A droite: Armoiries ornant la façade de la maison Egga, qui abrite le musée régional du Schanfigg.

Unten: Inner-Arosa vom Flugzeug aus.
Ci-dessous: Inner-Arosa vu d'avion.
Photo: Gemmerli.

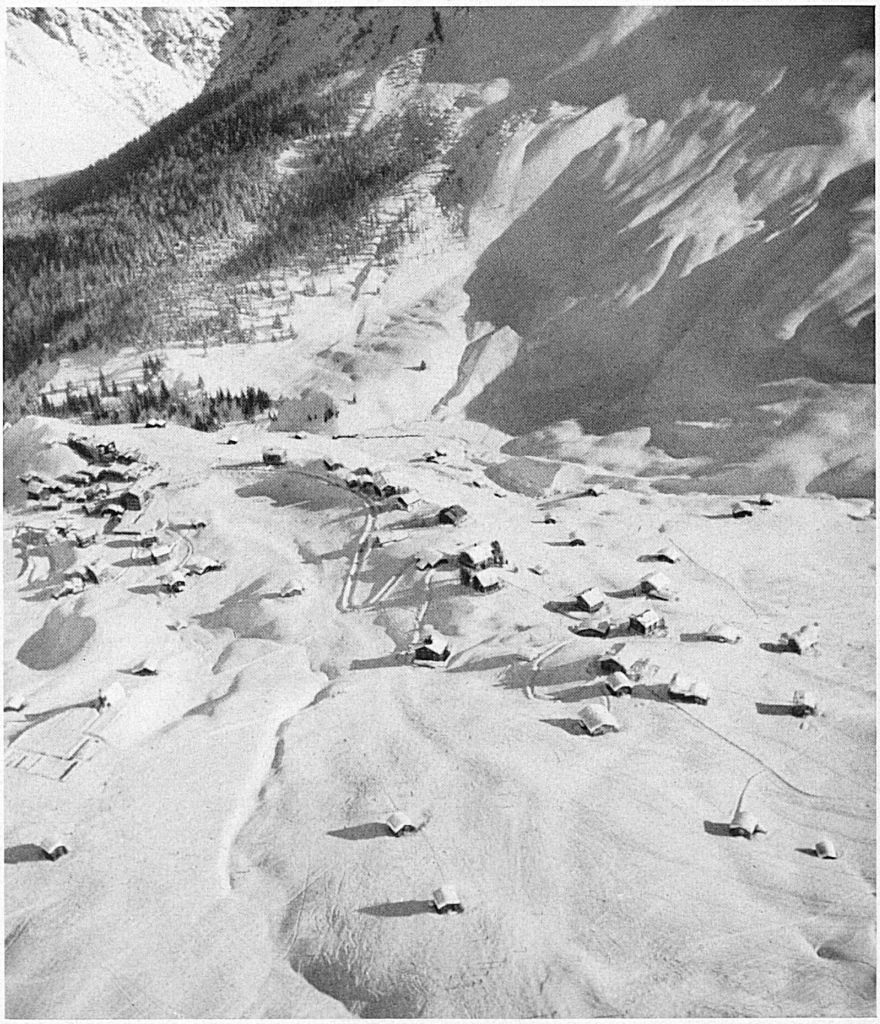


**1885** Oben: Die friedliche Stille des Obersees um die Mitte der 1880er Jahre.
Ci-dessus: Le calme idyllique du lac supérieur vers le milieu des années 1880.

nigen Bauern betreiben alle noch ein Nebengewerbe. Zwar eignen sich die vielen Alpweiden, die $^2/_5$ des sich über 4253 ha erstrecken-

Fortsetzung siehe S. 17

Unten: Seit der Bahneröffnung hat sich dies Bild vom Bahnhofplatz zur Winterszeit nicht verändert!
Ci-dessous: Une chose qui n'a pas changé depuis l'inauguration de la voie ferrée, c'est l'aspect de la place de la gare en hiver. Photo: Steiner-Heiniger.



# POSTAUTOS MIT PERSONEN-ANHÄNGER Schluß des Textes von Seite 14

gelegenen sechs geschlossenen Ortschaften zählten eine Bevölkerung von rund 10 000 Seelen. Die Landschaft war als Feriengebiet noch wenig und als Tummelplatz der verschiedenenWintersportarten noch gar nicht bekannt. Sie mußte erst erschlossen werden. Das konnte nur durch großzügige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geschehen. Bereits im ersten Betriebsjahre reisten im 20plätzigen, brummenden und stinkende Gase ausspeihenden Vehikel nahezu 60 000 Fahrgäste. Noch während ganzer zehn Jahre traute sich aber das Auto im Winter zwischen Wildhaus und Gams nicht auf die Straße, die bei einer Länge von nur 9 km einen Höhenunterschied von mehr als 600 m überwindet. Nach einer Straßenkorrektion konnte im Jahre 1928 der durchgehende motorisierte Jahresbetrieb aufgenommen werden. Mittlerweile war besonders der Wintersportverkehr stark angewachsen. Bis 1939 steigerte sich die Zahl der Postreisenden um das Dreifache, kletterte dann geradezu sprunghaft in die Höhe und überschritt letztes Jahr die halbe Million. Die landschaftliche Schönheit, die wohltuende Ruhe in frischer Höhenluft, die dem Sporte wohlgesinnten Schneeverhältnisse und ganz sicher auch die gastronomischen Qualitäten und Quantitäten haben das obere Toggenburg bekannt und besuchenswert gemacht. Bei der stark saisonbedingten Reisefrequenz wurde das Beförderungsproblem immer schwieriger. Noch bei Kriegsbeginn hatten sieben Wagen zu 30 Plätzen genügt. Die kriegsbedingten Fahrplaneinschränkungen und das gebotene sparsame Haushalten mit Brennstoff und Bereifung, mit der Wirkung verminderten Wageneinsatzes, drängten die Reisenden immer näher zusammen, sowohl zeitlich als bildlich. Um die Schwierigkeiten zu meistern, setzte die Post auf die Jahreswende 1943/44 zwei Großraumwagen mit je einem Personenanhänger ein. Damit konnten über 100 Reisende befördert werden.

Die formschönen, kraftstrotzenden und bequem eingerichteten Zugwagen fanden begeisterte Aufnahme. Die ersten Anhänger, die auf Vollgummirädern laufen mußten und bei denen die Sitze längs den Wagenseitenwänden angeordnet waren, wurden allerdings von jenen Fahrgästen, die bereits eine Reise darin hinter sich hatten, freundlich gemieden.

Heute stehen acht Großraum-Zugwagen zu 32 Sitz- und 23 Stehplätzen zur Verfügung. Sie sind bequem und währschaft eingerichtet und mit zwei Vorder- und einer Mitteltüre versehen, die vom Wagenführersitz aus bedient werden können. Die Fahrzeuge werden von 6 Zylinder-Dieselmotoren angetrieben, die über 40 PS entwickeln und über eine Bremskraft von 130 PS verfügen. Die 51 km/h ermöglichen es ihnen, ihrer Aufgabe, rasch und sicher ihre kostbare Last davonzutragen, gerecht zu werden, ohne durch die übereilige Welt zu rasen. Die fünf Personenanhänger weisen je 35 Sitzplätze auf, die nun quer zum Fahrzeug angeordnet sind und das Reisen in der Fahrrichtung gestatten. Sie bieten dazu mindestens 20 Stehplätze, so daß heute in einem Anhängerzug 110, wenn nötig bis 130 Personen befördert werden können. Selbstredend fahren die Anhänger längst auf Luftreifen, und das Reisen ist darin so angenehm und sicher wie im Zugwagen. Eine Pneusicherung mit Lichtsignalen verständigt den Wagenführer, wenn sich ein Reifen während der Fahrt als nicht mehr luftdicht erweisen sollte. Eine moderne Dachlüftung sorgt für die nötige Frischluftzufuhr.

Das Doppelgefährt ist im Obertoggenburg schon recht heimisch geworden. Sowohl für die Talschäftler als auch für den starken Besucherzustrom hat es erfreuliche Vorteile gebracht. Es kürzt auch die unliebsamen Wartezeiten beim Einsteigen wesentlich ab, ist betriebswirtschaftlich rationell und bewahrt vor Überraschungen bei unvorhergesehenen Großfrequenzen. Gerade auf Reisestrecken mit Saisonverkehr, wie ihn das Toggenburg aufweist, mußte früher das technische Fahrpersonal oft auf Pikett gestellt bleiben, während nun ein für den betreffenden Kurs nicht vorgesehener Anhänger ohne große Umtriebe beigestellt und nötigenfalls sogar ohne Begleitmann auf die Strecke geschickt werden kann. Das sollte aber Reisegesellschaften, ob groß oder klein, nicht davon abhalten, sich zur Reise rechtzeitig voranzumelden. ...s

# UN MÉTIER QUI FAIT RÊVER DES MILLIERS DE JEUNES FILLES

Le développement extraordinaire de l'aviation commerciale, les distances toujours plus grandes parcourues par les avions et le désir des compagnies d'offrir à leurs passagers un véritable confort, ont fait naître le métier d'hôtesse de l'air.

En Europe, la Swissair fut l'une des premières compagnies à engager des stewardess.

Rapidement, ce nouveau métier féminin attira à lui un grand nombre de jeunes femmes. Il fallut faire un tri, procéder à des examens afin de sélectionner les candidates. On organisa des cours spéciaux destinés à former les futures hôtesses de l'air, à leur apprendre leur métier, à leur en faire connaître les difficultés, mais aussi les joies et les satisfactions.

Dans quelques jours, la Swissair organisera un nouveau cours. Nous avons demandé à l'une des futures hôtesses comment elle concevait sa tâche.

«Le rôle de la stewardess», nous a-t-elle dit, «n'est pas simplement de servir des repas aux passagers, mais de s'occuper aussi de leur bien-être. Elle doit, en un mot, être la maîtresse de maison et veiller à ce que les passagers, qui sont ses hôtes, ne manquent de rien. Les voyageurs jugent souvent la compagnie d'après le service et l'attitude des stewardess. Aussi devons-nous tout faire pour ne pas donner prise à la critique.» Vi

# 100 JAHRE GEMEINDE AROSA Schluß des Textes von Seite 11

den Gemeindebodens ausmachen, vorzüglich zur Sömmerung des Viehs. Aber sie gehören zum überwiegenden Teil der Stadt Chur und werden von dieser bewirtschaftet.

Die Entdeckung Arosas als geeigneter Ferienplatz fällt in den zweiten Teil des letzten Jahrhunderts. Schweizerische Naturforscher und Alpenfreunde beklagten sich noch in den Jahren 1834–36, daß es in Arosa keine Unterkunft gäbe. In den Sechziger Jahren wurden zwei winzige Gasthöfe betrieben, die wenigstens einige Fremdenbetten besaßen. Die erste richtige Fremdenpension wurde im Jahre 1877 eingerichtet; 1878 und 1879 folgten ihr zwei weitere. 1880 entstand das erste eigentliche Hotel (Seehof). Arosas landschaftliche Schönheiten wurden allmählich bekannt.

Gleichzeitig kam die Höhenbehandlung der Tuberkulose auf, und 1888 wurde das erste Sanatorium erbaut. Damit war der Weg für eine rasche Entwicklung frei. Die Umstellung vom Bergbauerndorf zum Kurort, bald auch zum Wintersportplatz ersten Ranges, brachte natürlich manche Probleme und neue Gemeindeaufgaben. 1884 schlossen sich die Gastwirte daher zu einem Kurverein zusammen; er wurde im Laufe der Zeit ein äußerst wichtiges Organ, das die erwähnte Umstellung schrittweise vorbereitete und vollziehen half und den neuen Bedürfnissen Rechnung trug. Es seien hier nur einige wichtige Daten genannt, die gleichzeitig den Aufschwung von Arosa kennzeichnen: 1885 Einführung des Telegraphs; 1890 Eröffnung der Poststraße Langwies–Arosa und damit durchgehende Verbindung von und nach Chur; 1891 Erstellung einer Eisbahn und Einsetzen des Wintersports; 1895 erste Telephonverbindung; 1897 Bau des Elektrizitätswerks und damit Einrichtung der Stromversorgung für ganz Arosa; 1904 Gründung einer ständigen Kurmusik; 1914 Vollendung der Chur-Arosa-Bahn; 1933 Gründung einer literarischen Gesellschaft; 1938 Erstellung der Skiliftanlagen Tschuggen, Carmenna und Weißhorn; 1945 Bau des Skilifts auf den Hörnligrat (im Sommer als Sesselbahn betrieben). – Die knappen Zahlen geben natürlich nur eine schwache Vorstellung von der großen Arbeit, die geleistet worden ist. Wenn Arosa heute über ein 100 km langes Netz von Spazierwegen verfügt, wenn gut markierte Paßwege in die benachbarten Täler führen, wenn die Gemeinde 5000 Fremde beherbergen kann, wenn das sportliche und gesellschaftliche Leben blüht und sich Handel und Gewerbe entfalten konnten, so ist dies einerseits ein Verdienst des Kurvereins, anderseits aber auch zahlreicher weiterer Gesellschaften mit verschiedenen Zwecken, die im Laufe der Zeit gegründet wurden und sich für die Entwicklung Arosas einsetzten, schließlich der rührigen Gemeindevertreter, die sich anzupassen vermochten und die Zeichen der Zeit verstanden.

Arosa ist dem ursprünglichen reinen Bergbauerndorf «entwachsen». Seine Mission besteht heute darin, den Menschen von nah und fern Erholung und Genesung zu bieten. Daß ihm dies weiterhin gelingen möge, sei der Wunsch für das nun beginnende zweite Jahrhundert des Bestehens der Gemeinde.

H. G.