

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde

Herausgeber: F. Pieth

Band: 20 (1870)

Heft: 5

Artikel: Bünden und Belgien [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-895025>

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: 14.01.2026

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

Volksschafft.

(Bündn. Monatsblatt).

Schweizerische Zeitschrift für Volkswirthschaft und Volkskunde.

(XX. Jahrgang.)

Nr. 5.

Chur, 15. März.

1870.

Erscheint alle vierzehn Tage und kostet jährlich in Chur Fr. 2. —; auswärts franco in der ganzen Schweiz Fr. 2. 50 Rp.

Redaktion: F. Gengel.

Inhaltsverzeichniß: 1) Bünden und Belgien. Von Dir. Schatzmann. (Forts.)
2) Die Finanzen d-r Stadt Chur zur Zeit der Weltlinier Wirren. Von Archivar Chr. Kind. 3) Reise nach dem Engadin. (Forts.) 4) Auf „Mein Lieblingsplätzchen“ von C. L. Gedicht. 5) Vermischtes.

Bünden und Belgien.

Von Dir. Schatzmann.
(Fortsetzung.)

Nach und nach wurden die Kohlenarbeiter Föhner, gruben Schachte von 10—20' Durchmesser und mauerten dieselben aus, die Association hob ihre Kraft. Sie vereinigten sich 1421 in eine große Gesellschaft „Confrerie de Notre Dame de la Chandelle on de la Houllerie“ und um die Mitte des XV. Jahrhunderts ernährte der Handel mit Steinkohlen bereits einige Tausend Personen; dazu gesellte sich gegen Ende des XV. und Anfangs des XVI. Jahrhunderts eine regelmäßige Ausbeute des Eisens in Folge neu ertheilter Konzessionen.

Allein erst mit dem Jahre 1815 beginnt für Seraing die glänzende Entwicklung industriellen Aufschwungs, der es heut zu Tage seine Blüthe verdankt, und diese Entwicklung knüpft sich an den Namen John Cockerill, eines genialen Mannes, der durch unermüdliche Thätigkeit nicht nur die Werkstätten großartig erweiterte und vervielfältigte, sondern auch zahlreiche Absatzquellen für die Produkte geschaffen hat, die bis heute fortfließen.

Cockerill, von Geburt ein Engländer, machte seine Lehrzeit in den großen Maschinenwerkstätten seines Vaters in Verviers; als gemeiner Arbeiter dirigirte er — kaum 17. Jahre alt — eine Werkstätte für Spinnmaschinen in Lüttich und kaufte mit seinem Bruder 1817 das Schloß Seraing, um den Grund zu legen zu den großartigen Etablissements, von denen wir gesprochen und die 7 Jahre später sein ausschließliches Eigentum wurden. Um das Geschäft möglichst auszudehnen, associrte er sich mit der holländischen Regierung, und nach einer bedenklichen, politischen und finanziellen Krisis im Jahre 1835 mit der belgischen. Seraing war der Mittelpunkt seiner ausgedehnten Thätigkeit, aber diese hinderte ihn nicht, z. B. in ein und demselben Jahre vom polnischen Preußen bis an den Quadalquivir zu reisen und dort wie hier bisher unbekannte industrielle Quellen zu eröffnen. Der schweigsame Mann, der sehr wenig schrieb, er-

schien mit seinem Reisewagen auf einem für Ausbeutung von Eisen oder Kohlen geeigneten Punkte des Continents, ließ die Fundamente zu einem Hochofen graben, errichtete himmelhöhe Kamine und Arbeiter-Baraques, dann erschienen zur berechneten Zeit die ihm folgenden Dampfmaschinen aus Seraing und es hörten die erstamten Bauern der Umgebung in wenigen Tagen die ungewöhnlichen tiefen Athemzüge des eben erst eingetroffenen Ungethüns. J. Cockerill bestieg wieder seinen Reisewagen und eilte von dannen, um anderwärts eine Maschinenfabrik in's Leben zu rufen oder eine Steinkohlengrube zum Heil der Menschheit aufzuschließen.

Im Jahre 1839, im Augenblicke, da Cockerill den Bau der Eisenbahn von Paris bis an die belgische Grenze übernehmen wollte, unterlag er der allgemeinen Finanzkrisis und diese zwang ihn, Russland sein Werk, seine Erfahrungen und sein Genie zum Kauf anzubieten, allein die Entmuthigung und der Groll über die diplomatischen Intrigen, die gegen ihn gespielt worden waren, führten schon im Jahre 1840 seinen Tod herbei. Er starb fern von den Seinen, von seinen Arbeitern, fern von dem Lande, dem er sein Leben geopfert — auf fremder Erde: in Warschau.

Belgien hat seither den Todten verewigt durch Medaillen, durch Denkmäler und ist stolz auf diesen ausgezeichneten Bürger — aber dem Lebenden, dem Manne, der mit größter Ausopferung für das Wohl des Volkes sich hingegaben hatte, im Augenblicke des Unglücks beizuspringen, hat es versäumt! Die anonyme Gesellschaft, die mit einem Kapital von $12\frac{1}{2}$ Millionen Franken in seinen Fußstapfen getreten ist und heute noch seinen Namen trägt, die nur an Besoldungen und Löhnen 6 Millionen Franken auswirkt, produziert jährlich für 25 Millionen Eisenwaaren und hat das Geschäft noch bedeutend vergrößert.

Ein Arbeiterheer von 7300 Mann und 156 Dampfmaschinen mit 2843 Pferdekräften stehen im Dienste dieser mächtigen Gesellschaft und fördern jährlich circa

- 50 Lokomobile (I. Klasse),
- 70 Dampfmaschinen für Meerschiffe,
- 1500 Maschinen für mechanische Werkstätten,
- 4 Millionen Kilo Drehbrücken und
- 14 Meer- und Flussschiffe zu Tage.

Die Gesellschaft besitzt 4 Steinkohlengruben, die durch Schienenwege mit den Werkstätten und der Eisenbahn verbunden sind und 1700 Arbeiter beschäftigen. Die Arbeiter, welche die Kohlen ablösen — in Stücke zerschlagen, schaffen nur während des Tages, Reparaturen — Vorbereitungsarbeiten geschehen immer zur Nachtzeit. Zum Herausheben der Kohlen aus den Gruben werden kleine Pferde und Eisenbahnen verwendet, Weiber sind von der Arbeit im Innern der Bergwerke ausgeschlossen, allein man sieht sie zu Hunderten im Freien schwere Männerarbeit verrichten, wozu die kräftigen Gestalten fähig sind.

Einen großen Theil der Steinkohlen verwendet die Gesellschaft in ihren eigenen Werkstätten und besitzt zu diesem Zwecke 182 Ofen, um sie in Cooks umzuwandeln; diese langgedehnten Feuerwerke liefern einen wesentlichen Beitrag zur abendlichen Beleuchtung der Gegend, von der wir bereits gesprochen, die Cooks aber werden theils zum Schmelzen, zur Mischung mit

den Mineralien in den Hochöfen, theils zur weiteren Verarbeitung des Eisens verwendet. In den 6 Hochöfen werden, wenn sie in voller Thätigkeit sind, in 24 Stunden 2520 Zentner Gußeisen gewonnen, dessen Rohmaterial aus eignen und fremden Gruben der Umgebung bezogen wird. Um das Mineral und die Cooks in die Hochöfen zu bringen, sind schiefe Ebenen angelegt, auf welchen je 2 kleine Wagen abwechselnd auf- und absteigen. Zum Bedienen der Hochöfen und Gießen werden ca. 600 Arbeiter verwendet. Am Fuße der ersten befinden sich im trockenen Sande die Formen, in welche der höllische Nachen sein fließendes Eisen ergießt.

Das Gußeisen geht an die eigentlichen Eisenwerkstätten über: an Hammer- und Walzwerke. Wir treten in eine solche ein, groß wie eine Kirche; eben wird ein kolossal, länglich, viereckiger Eisenklotz aus der Eße gezogen und zwischen die 2 ersten Walzen geschoben, mechanische Kraft, die einige Arbeiter mit großen Zangen leiten, zieht ihn in etwas verlängerter Gestalt zurück, er passirt ein 2, 3, 4 Walzenpaar und in kaum 5 Minuten liegt die vollendete Eisenbahnschiene noch glühend zu unsern Füßen und das Alles ist geschehen ohne Geräusch und Wärme.

16 Walzwerke, 21 Hammerwerke, 12 Schneidmaschinen, 48 Puddlingsöfen zum Entkohlen des Eisens und 12 Heizöfen sind in Thätigkeit — und noch jetzt wird jährlich der Betrieb erweitert.

In den eigentlichen Konstruktions-Werkstätten erhält das Rohmaterial seine weitere technische Bearbeitung, da sehen wir die Bestandtheile eines Dampfschiffes, einer Lokomotive vor unsern Augen sich aufbauen, wobei die dienstbare Kraft der Dampfmaschinen die Hauptrolle spielt: da hebt sie einen Hammer von 40 Ztr., dort bewegt sie den kleinen Meißel, der an der Fußdicken Welle des Raddampfschiffes in langsamem, präzisem Cirkel ein Spänchen nach dem andern abdreht, in einem Winkel bohrt sie ohne Geräusch ein Loch durch einen Zoll dicken Eisenbalten u. s. w.

Die Gesellschaft besitzt eine eigne Kupfergießerei, um die nöthigen Maschinenteile aus diesem Metalle zu erstellen, eine eigene Gasfabrik &c.

Für die technische Bildung der Angestellten und Arbeiter ist vortrefflich gesorgt durch eine Bibliothek, die sehr reich ist an deutschen, französischen und englischen Werken über Mechanik, Bergwerkunde u. s. w., in Seraing ist überdies eine vortreffliche Schule, in welcher Mathematik, Physik, Chemie, Mechanik, Konstruktion von Maschinen, Ausbeutung der Steinkohlengruben, Gesundheitslehre, Zeichnen gelehrt wird.

(Schluß folgt.)

Die Finanzen der Stadt Chur zur Zeit der Weltliner Wirren.

Von Archivar Chr. Kind. *)

Die regelmäßigen Einnahmen zur Stadt bestanden seit den ältesten Zeiten in dem Steuer- und Wachtgeld, dem Haugeld und Marktgebühren, dem Umgeld und eignen Eisen. Zu Ende des 15. Jahrhunderts hatten dieselben 700 Pfds. betragen. Anfangs des 16. Jahrhunderts hatten sich dieselben

*) Aus dessen gründlichem Vortrage: Chur in der ersten Hälfte des dreißigjährigen Krieges.