

**Zeitschrift:** Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde  
**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. 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:** 13.10.2024

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

# V o l k s b l a t t .

(Bündn. Monatsblatt).

Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Volkskunde.

(XX. Jahrgang.)

Nr. 5.

Chur, 15. März.

1870.

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

Redaktion: F. Gengel.

**Inhaltsverzeichnis:** 1) Bünden und Belgien. Von Dir. Schatzmann. (Fortf.) 2) Die Finanzen der Stadt Chur zur Zeit der Weltliner Wirren. Von Archivar Chr. Rind. 3) Reise nach dem Engadin. (Fortf.) 4) Auf „Mein Lieblingsplätzchen“ von C. L. Gedicht. 5) Vermischtes.

## Bünden und Belgien.

Von Dir. Schatzmann.

(Fortsetzung.)

Nach und nach wurden die Kohlenarbeiter kühner, 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 ou 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 unermüdlige 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 dirigierte er — kaum 17. Jahre alt — eine Werkstätte für Spinnmaschinen in Vüttich 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 Eigenthum 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 Guadalquivir zu reisen und dort wie hier bisher unbekannte industrielle Quellen zu eröffnen. Der schweigsame Mann, der sehr wenig schrieb, er=

schien mit seinem Reifewagen auf einem für Ausbeutung von Eisen oder Kohlen geeigneten Punkte des Continents, ließ die Fundamente zu einem Hochofen graben, errichtete himmelhohe Ramine und Arbeiter-Baraquen, dann erschienen zur berechneten Zeit die ihm folgenden Dampfmaschinen aus Seraing und es hörten die erstaunten Bauern der Umgebung in wenigen Tagen die ungewöhnten tiefen Athemzüge des eben erst eingetroffenen Ungethüms. J. Cockerill bestieg wieder seinen Reifewagen 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 Intriguen, 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 Aufopferung für das Wohl des Volkes sich hingegeben 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 auswirft, produzirt jährlich für 25 Millionen Eisenwaaren und hat das Geschäft noch bedeutend vergrößert.

Ein Arbeiterheer von 7300 Mann und 156 Dampfmaschinen mit 2843 Pferdekraften 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 und Vorbereitungsarbeiten geschehen immer zur Nachtzeit. Zum Herausschaffen 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 Oefen, um sie in Coaks umzuwandeln; diese langgedehnten Feuerwerke liefern einen wesentlichen Beitrag zur abendlichen Beleuchtung der Gegend, von der wir bereits gesprochen, die Coaks aber werden theils zum Schmelzen, zur Mischung mit

den Mineralien in den Hochofen, theils zur weitem Verarbeitung des Eisens verwendet. In den 6 Hochofen 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 Coaks in die Hochofen zu bringen, sind schiefe Ebenen angelegt, auf welchen je 2 kleine Wagen abwechselnd auf- und absteigen. Zum Bedienen der Hochofen und Gießen werden ca. 600 Arbeiter verwendet. Am Fuße der erstern befinden sich im trocknen Sande die Formen, in welche der höllische Rachen 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 kolossaler, länglich, viereckiger Eisenklotz aus der Erze gezogen und zwischen die 2 erstern 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 Lärm.

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 Eisenbalken u. s. w.

Die Gesellschaft besitzt eine eigne Kupfergießerei, um die nöthigen Maschinentheile aus diesem Metalle zu erstellen, eine eigene Gasfabrik zc.

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, Bergwerkskunde u. s. w., in Seraing ist überdieß 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 Beltliner Wirren.

Von Archivar Chr. Kind. \*)

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

---

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