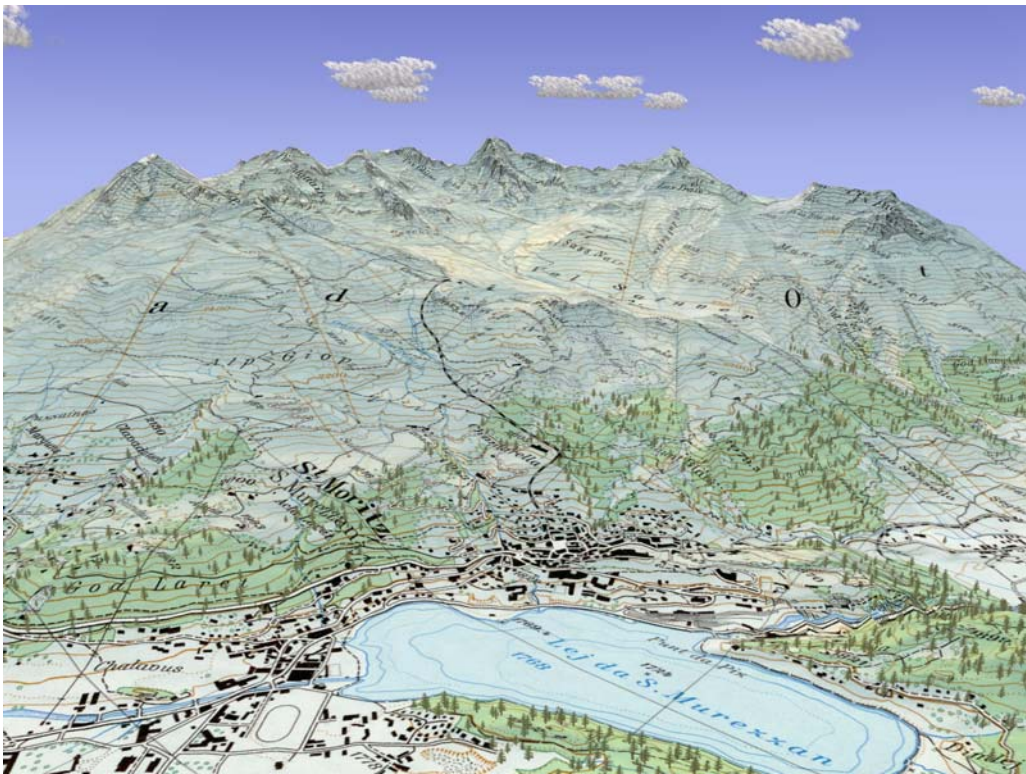


Projektarbeit Sommersemester 2004: Kulturlandschaftswandel

**St. Moritz im Wandel vom Bauerndorf zur Kultstätte des Alpentourismus'  
- eine kartografische Analyse -**



Verfasser:  
Daniela Fasler  
Selina Holzemer  
David Novák

Institut für Kartographie  
Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni  
Betreuung: Dr. Christian Häberling

Zürich, 23. Juni 2004

## Vorwort

„Wer St. Moritz sagt, der denkt an Berge, an Schnee, an Wintersport und Sonnenschein, an Hotels und Jet-Set und erst in zweiter Linie an die Schönheiten der Landschaft in seiner näheren und weiteren Umgebung sowie an die heilenden Quellen, die einmalige Seenkulisse und das prickelnde Klima. St. Moritz ist alt, sehr alt, und doch ist es jung geblieben. Es ist erstaunlich, wie jung es sich erhält. St. Moritz ist ein Kurort. Der Begriff „Kurort“ steht seit jeher mit den Eigenschaften jener Heilmittel in Verbindung, deren Ursprung die natürliche Umwelt ist. Dieser Umwelt wohl dürfen wir in erster Linie verdanken, dass St. Moritz die Jugendfrische mehr als ein Jahrhundert erhalten geblieben ist. Die Umwelt ist unser höchstes Gut, deshalb sollte uns jetzt und in Zukunft vor allem daran gelegen sein, sie zu hegen und pflegen.“<sup>1</sup>

Peter Kasper (Kurdirektor von 1945 bis 1978)

Heute ist St. Moritz der Inbegriff eines mondänen Weltkurortes. Doch dies war nicht immer so. Erst die Entdeckung einer Heilquelle auf St. Moritzer Gemeindegebiet ermöglichte die Entwicklung vom bescheidenen Bauerndorf zu dem Mekka des modernen Tourismus’.

In der vorliegenden Arbeit soll diese Entwicklung anhand von Karten aufgezeigt und in den geschichtlichen Kontext gestellt werden.

Als wir uns selber ein Bild dieser Entwicklung machten, wurden wir in St. Moritz herzlich empfangen und betreut. Dafür möchten wir uns bei Frau Marcella Maier und Frau Corina Huber besonders bedanken. Sie liessen uns die Gastfreundschaft des Engadins spüren. Marcella Maier erzählte uns manche illustere Geschichte von damals und heute. Den interessierten Leser verweisen wir auf die Abschrift des Interviews im Anhang. Ihre Tochter Corina Huber führte uns auf bekannten und weniger bekannten Wegen durch St. Moritz und gewährte uns einen interessanten Einblick in die St. Moritzer Dokumentationsbibliothek.

Weiter bedanken wir uns bei:

Unserem Betreuer Herrn Dr. Christian Häberling für seine kompetenten Hilfestellungen

Herrn Dirk Plate für die programmiererische Mithilfe beim 3D-Modell

Herrn Viktor Holzemer und Herrn Robert Fasler für die genaue Korrektur unserer Arbeit.

---

<sup>1</sup> (Kasper, 1989, S. 9)

<b>1.</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EINLEITUNG.....</b>	<b>3</b>
2.1	Ausgangslage .....	3
2.2	Aufgabe .....	3
2.3	Zielsetzung .....	3
2.4	Gebietsabgrenzung .....	3
2.5	Verwendete Materialien.....	4
2.6	Aufbau der schriftlichen Arbeit .....	4
<b>3.</b>	<b>VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1875 UND 1925 .....</b>	<b>6</b>
3.1	<b>Gebäude .....</b>	<b>6</b>
3.1.1	Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden .....	6
3.1.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus .....	6
3.2	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>8</b>
3.2.1	Beobachtete Veränderungen bei der Infrastruktur.....	8
3.2.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Infrastrukturbaus .....	8
3.3	<b>Bergbahnen.....</b>	<b>9</b>
3.3.1	Beobachtete Veränderungen bei den Bergbahnen .....	9
3.3.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Bergbahnbaus .....	9
3.4	<b>Natur .....</b>	<b>9</b>
3.5	<b>Fortschrittliches St. Moritz .....</b>	<b>9</b>
<b>4.</b>	<b>VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1925 UND 1944 .....</b>	<b>12</b>
4.1	<b>Gebäude .....</b>	<b>12</b>
4.1.1	Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden .....	12
4.1.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus .....	12
4.2	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>13</b>
4.3	<b>Bergbahnen.....</b>	<b>13</b>
4.3.1	Beobachtete Veränderungen bei den Bergbahnen .....	13
4.3.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Bergbahnbaus .....	13
4.4	<b>Olympische Winterspiele 1928 .....</b>	<b>14</b>

<b>5.</b>	<b>VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1944 UND 1958 .....</b>	<b>16</b>
<b>5.1</b>	<b>Gebäude .....</b>	<b>16</b>
5.1.1	Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden .....	16
5.1.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus .....	17
<b>5.2</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>17</b>
<b>5.3</b>	<b>Bergbahnen.....</b>	<b>17</b>
5.3.1	Beobachtete Veränderungen bei den Bergbahnen .....	17
5.3.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Bergbahnbaus .....	18
<b>5.4</b>	<b>Olympische Winterspiele 1948 .....</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1958 UND 1971 .....</b>	<b>21</b>
<b>6.1</b>	<b>Gebäude .....</b>	<b>21</b>
6.1.1	Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden .....	21
6.1.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus .....	21
<b>6.2</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>22</b>
6.2.1	Beobachtete Veränderungen bei der Infrastruktur.....	22
6.2.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Infrastrukturbaus.....	23
<b>6.3</b>	<b>Bergbahnen.....</b>	<b>23</b>
<b>7.</b>	<b>VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1971 UND 1985 .....</b>	<b>26</b>
<b>7.1</b>	<b>Gebäude .....</b>	<b>26</b>
7.1.1	Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden .....	26
7.1.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus .....	26
<b>7.2</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>27</b>
<b>7.3</b>	<b>Bergbahnen.....</b>	<b>27</b>
<b>8.</b>	<b>VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1985 UND 2001 .....</b>	<b>29</b>
<b>8.1</b>	<b>Gebäude .....</b>	<b>29</b>
8.1.1	Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden .....	29
8.1.2	Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus .....	29
<b>8.2</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>30</b>
<b>8.3</b>	<b>Bergbahnen.....</b>	<b>30</b>
<b>9.</b>	<b>DISKUSSION UND AUSBLICK .....</b>	<b>32</b>

<b>10.</b>	<b>QUELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>34</b>
<b>10.1</b>	<b>Literaturverzeichnis.....</b>	<b>34</b>
<b>10.2</b>	<b>Kartenverzeichnis.....</b>	<b>34</b>
<b>10.3</b>	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>35</b>
<b>11.</b>	<b>ANHANG</b>	

## **1. ZUSAMMENFASSUNG**

In der vorliegenden Arbeit wird die Entwicklung des Kurortes St. Moritz im Zeitraum von 1875 bis 2001 anhand von verschiedenen Karten und Quellen beschrieben.

Der Wandel vom Bauerndorf zur Kultstätte des Alpentourismus' beginnt mit den Badekuren Ende des 19. Jahrhunderts. Diese lösen zuerst in St. Moritz – Bad, nach der Jahrhundertwende auch in St. Moritz – Dorf einen unglaublichen Bauboom aus. Es kommt zu einer Verdoppelung der Bausubstanz. Durch den ersten Weltkrieg wird diese positive Entwicklung abrupt gestoppt. Der Tourismus bricht zusammen. Damit verbunden sinkt die Bautätigkeit auf ein Minimum. Ein erneuter Aufschwung in den 20er Jahren, mit dem Höhepunkt Olympische Winterspiele 1928, wird durch den Börsencrash 1929, die darauf folgende Weltwirtschaftskrise und den anschliessenden Zweiten Weltkrieg gebremst. Erst in den 60er Jahren hat sich St. Moritz von diesen Folgen erholt und ein weiterer Bauboom setzt ein. Speziell in St. Moritz – Bad schossen Wohnblöcke wie Pilze aus dem Boden. Das Skigebiet Corviglia, Marguns, Piz Nair vergrössert sich enorm, es werden immer komfortablere und schnellere Bergbahnen eingesetzt. Aus dem ehemaligen Badekurort wird ein Wintersportparadies, nicht zuletzt für Stars und Sternchen.

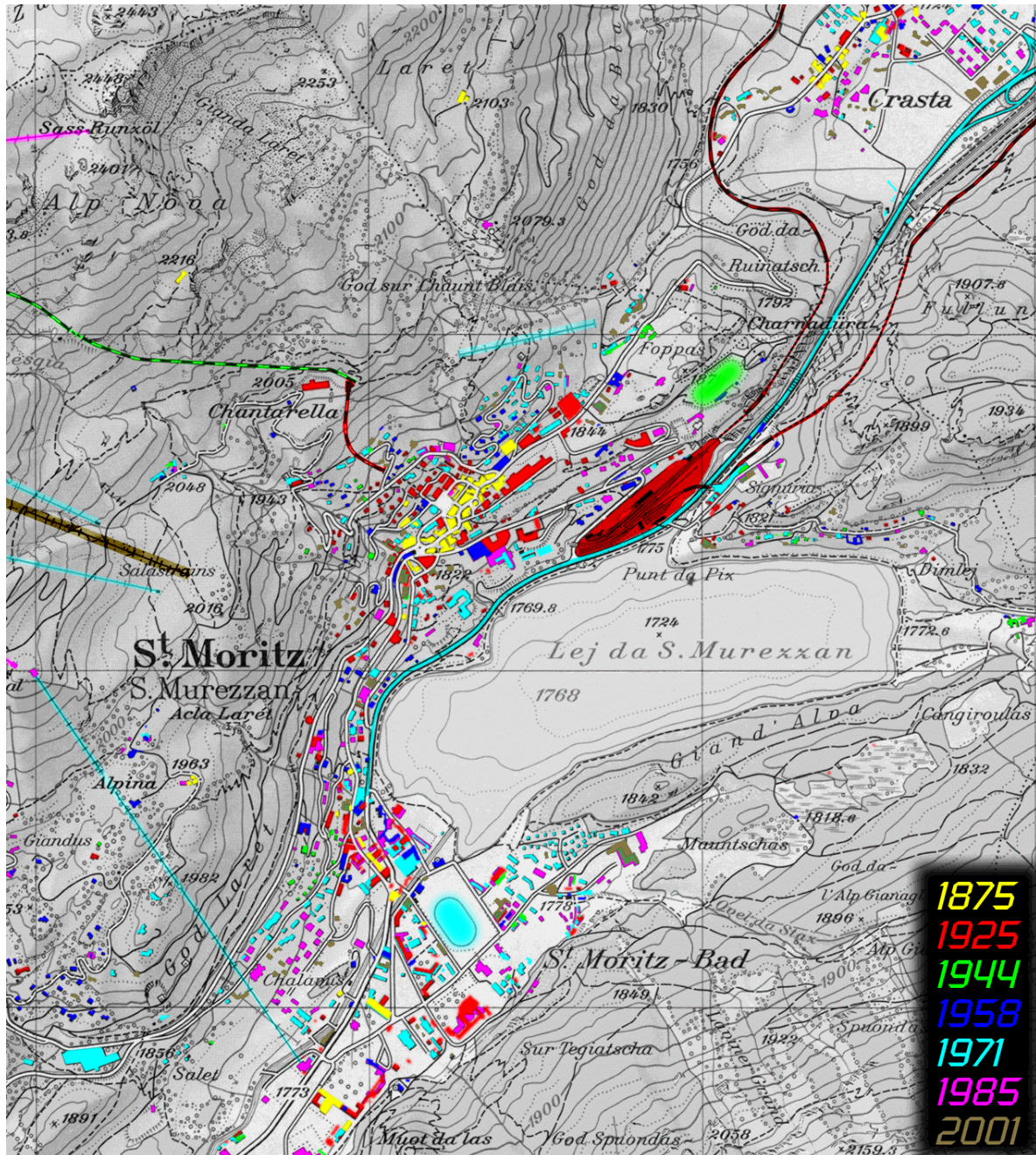


Abb. 1: Auf dieser Karte ist die Entwicklung von St. Moritz in den verschiedenen Zeitperioden dargestellt. Gelbe Gebäude standen schon vor 1875, rot eingefärbte Stellen wurden zwischen 1875 und 1925 erbaut. Die anderen Zeitabschnitte sind analog aufgebaut. Grundlage dieser eingefärbten Karte ist die Landeskarte von 1985. Diese Karte erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Sie soll vielmehr einen Überblick verschaffen.

## **2. EINLEITUNG**

### **2.1 Ausgangslage**

Die schweizerische Kulturlandschaft hat sich im 20. Jahrhundert rasant verändert und ein Ende der Entwicklung ist kaum abzusehen. Die Erfassung dieser Veränderungen sind für die Beurteilung der weiteren Raumplanung, für die Realisation von Bauvorhaben, umweltrelevanter Projekte und soziokultureller Prozesse von grosser Bedeutung. Karten sind dabei wichtiges Quellen- und Grundlagenmaterial. Sie halten Zustände unserer Landschaft in mehr oder weniger regelmässigen Abständen fest.

### **2.2 Aufgabe**

Unsere Aufgabe bestand darin, ein Testgebiet auszuwählen, welches einen signifikanten Kulturlandschaftswandel (KLW) in den letzten 150 Jahren erlebt hat und anhand von Karten- und anderem Quellenmaterial die verschiedenen Etappen des KLWs zu analysieren und geeignet darzustellen.

### **2.3 Zielsetzung**

Bei der Gebietswahl favorisierten wir eine alpine Region. Dabei schien uns St. Moritz als sehr gut geeignet. Einige wenige, beispielelose Pioniere sind für die rasante Entwicklung der Region St. Moritz verantwortlich. Sie waren es, die zum Beispiel das elektrische Licht, die erste Trambahn der Schweiz oder auch die Olympischen Winterspiele nach St. Moritz holten. Zudem deckt sich diese Entwicklung gut mit der vorgegebenen Betrachtungszeitspanne von 150 Jahren.

Im Vordergrund unserer Arbeit steht die Kulturlandschaftsentwicklung in Abhängigkeit des Tourismus'. Dies beinhaltet beispielsweise Hotelneu- und Umbauten, Infrastrukturerweiterungen wie Strassen, Bahnen, Sportanlagen sowie Veränderungen der Natur im Dienste der Naherholung. Zudem richten wir unser Augenmerk besonders auf die Olympiaden von 1928 und 1948 und den damit verbundenen Entwicklungen.

### **2.4 Gebietsbegrenzung**

Eckpunkte unseres Betrachtungsgebietes sind das Skigebiet Piz Nair im Nord-Westen, der Flugplatz Samedan im Nord-Osten und die Skisprungschanze in St. Moritz-Bad.



## **2.5 Verwendete Materialien**

Für unsere Analyse haben wir sieben Landeskarten betrachtet. Dabei stellt die erste Siegfriedkarte 1875 den Beginn unseres Betrachtungszeitraums dar. Weil die Ersten drei Siegfriedkarten im Massstab 1:50000 zu wenig Informationen über die Veränderungen lieferten, betrachteten wir ergänzend einige Ortspläne, um Aufschluss über einige Ungereimtheiten zu erhalten. Als Quellen zur Interpretation dienten uns hauptsächlich die Bücher von Margandant und Maier (1993) und Maier (2002). Besonders aufschlussreich war das Interview mit der Autorin dieser Werke, Marcella Maier. Sowohl die Abschrift dieses Gesprächs als auch die Ortspläne sind im Anhang zu finden.

## **2.6 Aufbau der schriftlichen Arbeit**

Bei der folgenden Analyse bilden jeweils zwei Kartenstände einen Abschnitt.

Aus Übersichtsgründen werden diese Abschnitte jeweils mit den betrachteten Karten auf einer A3 Seite eingeleitet. Es hat sich bei der Bearbeitung unseres Berichts als sinnvoll erwiesen, etwas vom klassischen Aufbau abzuweichen und Analyse und Interpretation zu kombinieren. Dies fördert die Leserlichkeit erheblich und vermeidet Wiederholungen. Die Abschnitte gliedern sich jeweils in einen Teil, der die Beobachtungen beschreibt und in einen zweiten der diese interpretiert.





europäischen Adelfamilien und Königshäusern hoch im Kurs. Viele der heutigen Medikamente waren damals noch nicht bekannt und für die Bekämpfung von Krankheiten wurden vorwiegend natürliche Heilmittel benutzt. Um die Jahrhundertwende wurden die Grundsteine für die spätere touristische Entwicklung des Ortes gelegt. Der Erfolg des Badekurorts St. Moritz ist zu einem grossen Teil auf die innovative Hotellerie zurückzuführen. Im Zuge dieser Entwicklung entstanden bis vor dem ersten Weltkrieg eine grosse Anzahl neuer Hotels. Einige Zahlen zur Illustration: 1906 standen in St. Moritz folgende Unterkunftsbetriebe zur Verfügung:

47 Hotels mit ca. 4700 Betten sowie 6 Pensionen und 29 Privathäuser mit ca. 300 Betten. Die Jahre bis 1914 sind als Spitzensaisons in die Annalen von St. Moritz eingegangen. Sowohl im Winter als auch im Sommer waren die Betten in den Hotelbetrieben und in Privathäusern belegt.<sup>2</sup>

Während dem ersten Weltkrieg blieben die Touristen weitgehend aus und die Bautätigkeit kam praktisch zum Erliegen. Viele Hoteliers mussten Kredite aufnehmen, um überleben zu können. Erst mit der erfolgreichen Wintersaison 1923/24 stellte sich die Wende zum Guten ein, sodass viele Unternehmen mit der Rückzahlung der Kredite beginnen konnten. Der Bund verfügte 1924 sogar ein Hotelbauverbot in der ganzen Schweiz.<sup>3</sup>



Abb. 3: Diese Ansichtskarte von St. Moritz-Dorf, datiert von ungefähr 1920, zeigt die Chantarella-Bahn und Fischerboote.

---

<sup>2</sup> (Maier, 2002, S. 58)

<sup>3</sup> (Margandant und Maier, 1993, S. 187)

## 3.2 Infrastruktur

### 3.2.1 Beobachtete Veränderungen bei der Infrastruktur

Eine der wichtigsten Neuerungen ist die 1904 nach St. Moritz verlängerte Albula-Bahnlinie mit zugehörigem Bahnhof. Entlang des nördlichen Seeufers entstand eine neue Verbindungsstrasse zwischen Bahnhof und Bad. Zudem erweiterte sich das Strassennetz um einige Quartierstrassen.



Abb. 4: Grün eingefärbt ist der neue Bahnhof.

### 3.2.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Infrastrukturbaus

„Der Anschluss von St. Moritz an das nationale und internationale Eisenbahnnetz brachte für das Dorf eine entscheidende Wende. Benötigte die Pferdepost bisher für die Julieroute Chur – St. Moritz zwölf bis vierzehn Stunden, so gelangten die mit der Schweizerischen Bundesbahn nach Chur angereisten Gäste fortan in einer im Vergleich zur holprigen Postkutschenfahrt bequem in rund vier Stunden ins Engadin. Die Folge dieser verkehrstechnischen Erschliessung des Oberengadins war ein gewaltiger Anstieg des Gästezustroms, und damit verbunden setzte schon vor der Fertigstellung der Bahn eine masslose Spekulation um Grund und Boden ein. Diese von blindem Optimismus geprägte Wachstumseuphorie hielt rund zehn Jahre an und erlitt mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges 1914 ein abruptes Ende.“<sup>4</sup> Während den Kriegsjahren lief der Tourismus auf Sparflamme. Der langsam einsetzende Aufschwung nach dem Krieg war in grossem Masse der Zulassung des Automobils zu Verdanken, trotz grosser Widerstände in der Bevölkerung.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> (Margandant und Maier, 1993, S. 129f)

<sup>5</sup> (Maier, 2002, S. 74)

In den „roaring twenties“ konnte langsam wieder von einer normalen Saison gesprochen werden, vor allem durch die Vergrößerung des Einzugsgebietes durch das Automobil.

### **3.4 Bergbahnen**

#### **3.4.1 Beobachtete Veränderungen bei den Bergbahnen**

1913 entstand die erste Drahtseilbahn von St. Moritz-Dorf nach Chantarella sowie eine Skihütte.

#### **3.4.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Bergbahnbaus**

Diverse Bergbahnprojekte ab 1888 bis 1910 scheiterten vor allem am Widerstand der St. Moritzer. Sie beriefen sich auf Heimat- bzw. Landschaftsschutz und fügten an, dass eine solche Schädigung des Waldes verhindert werden müsse und zudem kein wirkliches Bedürfnis nach Bergbahnen bestehe. Qualität wurde damals vor den Massentourismus gesetzt, man wollte nicht auf jeden Gipfel eine Bahn bauen. Die Standseilbahn Chantarella war in erster Linie für die Bedienung der geplanten Kuranstalt in Chantarella geplant. Mit dem Bau der Chantarellabahn wurde das Gebiet von Salastrains für den Skisport erschlossen.<sup>6</sup>

### **3.4 Natur**

Frühere Sumpfbereiche wie das nördliche Seeufer wurden entwässert und damit bebaubar gemacht. Dies geschah hauptsächlich mit Hilfe von Drainagen und Aufschüttungen. Interessant zu wissen ist, dass während diesen Drainage-Arbeiten in St. Moritz-Bad eine neue Quelle (Surpuntquelle) entdeckt wurde, welche später vom Hotel Neues Stahlbad genutzt wurde.

### **3.5 Fortschrittliches St. Moritz**

1878 brannte das erste elektrische Licht im Hotel Kulm, nachdem Johannes Badrutt an der Weltausstellung ein kleines Elektrizitätswerk erworben hatte. 1892 folgte im Zeichen des Fortschrittes die Eröffnung der ersten elektrischen Trambahn in der Schweiz. Diese verband das Bad mit dem Dorf.

---

<sup>6</sup> (Margandant und Maier, 1993, S. 135)



Abb. 5: 1892 gewährte die Gemeinde St. Moritz einen Kredit für den Bau der ersten elektrischen Strassenbahn der Schweiz von St. Moritz Bad nach St. Moritz Dorf, die 1896 ihren Betrieb aufnahm und der 1931 leider wieder eingestellt wurde.





## 4. VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1925 UND 1944

beides Siegfriedkarten

„Geringe Veränderungen im Dorf sowie in St. Moritz-Bad“

### 4.1 Gebäude

#### 4.1.1 Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden

Bis auf kleine An- bzw. Nebenbauten sind keine gebäudebaulichen Veränderungen sichtbar.

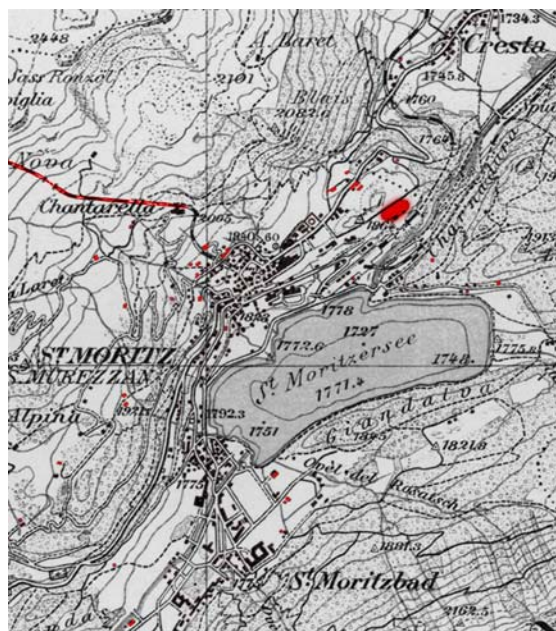


Abb. 6: Auf diesem Kartenabschnitt ist gut zu sehen wie wenig in dieser Zeit gebaut wurde.

#### 4.1.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus

Im geschichtlichen Kontext gesehen ist diese Erkenntnis nicht sehr überraschend. Die Olympischen Winterspiele 1928 hatten einen Aufschwung bewirkt, der leider nur von kurzer Dauer war. Mit dem Börsencrash 1929 wurde auch St. Moritz in den Strudel der schweren Wirtschaftskrise gezogen.<sup>7</sup> Verschiedenste Faktoren wie Geldentwertung, eingeschränkte Ausreisemöglichkeiten für Deutsche oder auch die „stay-at-home“-Bewegung der Engländer führten zu einem massiven Einbruch der Touristen. Ein absoluter Tiefpunkt wurde mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 erreicht.

<sup>7</sup> (Maier, 2002, S. 81)

## 4.2 Infrastruktur

Auch bezüglich Infrastruktur sind keine kartografischen Änderungen zu finden.

1938 wurde als Folge der stark zunehmenden Flugfrequenzen in Samedan ein Flugplatz gebaut. Dieser ist jedoch auf der Karte nicht eingezeichnet.

## 4.3 Bergbahnen

### 4.3.1 Beobachtete Veränderungen bei den Bergbahnen

Die auffälligsten Veränderungen bezüglich der Karte von 1925 sind die neu erstellten Bergbahnen. Es sind dies die Erweiterung der Chantarellabahn auf Corviglia (1928) mit anschließendem Bügellift bis 2700 m.ü.M. und einer dazugehörigen Skihütte. Zudem wurde vom Suvrettahaus ein Skilift bis auf 2650 m.ü.M. (1936, Richtung Piz Nair) gebaut.

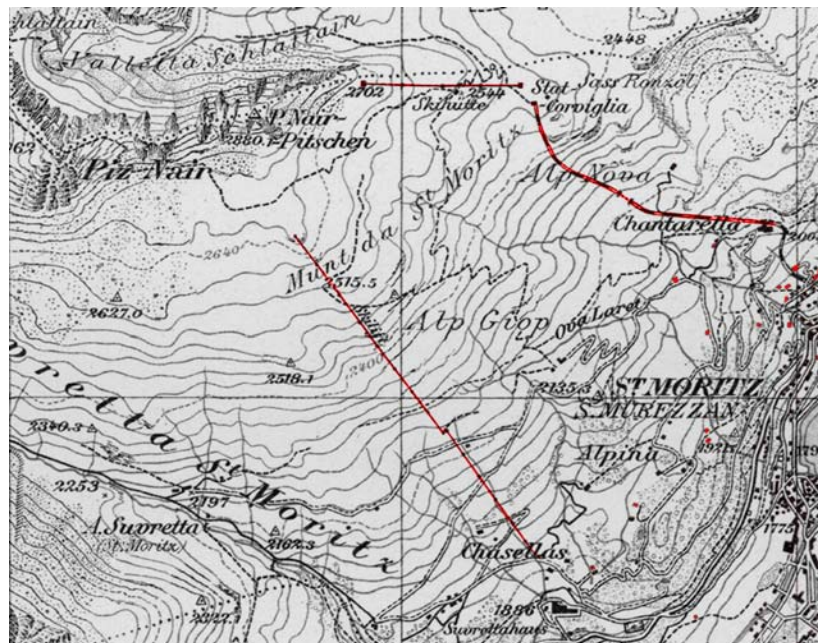


Abb. 7: Die Verlängerung der Chantarella-Bahn auf Corviglia sowie die anderen im Text beschriebenen neuen Bergbahnen sind auf diesem Ausschnitt rot eingefärbt.

### 4.3.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Bergbahnbaus

Obwohl der Skitourismus noch in den Kinderschuhen steckte, ist es sehr erstaunlich, dass die Anlagen bereits auf eine Höhe von 2700 m.ü.M. gebaut wurden.

Erwähnenswert ist auch der Fremdenverkehrsverein, der mit bewundernswerter Energie sich für internationale Sportanlässe in den 30er Jahren einsetzte. So gelang es z.B. die Skiweltmeisterschaften von 1934 nach St. Moritz zu holen.

#### 4.4 Olympische Winterspiele 1928

Keine Anstrengungen wurden gescheut, um die Olympischen Winterspiele zu einem vollen Erfolg werden zu lassen. Leider machte das Wetter den Organisatoren einen dicken Strich durch die Rechnung. Auch der Zuschauerzustrom blieb wegen den langen Anfahrtswegen unter den Erwartungen zurück. Das Hotelangebot war wohl damals schon verhältnismässig gross. Im Oberengadin standen bereits rund 10000 Betten zur Verfügung. Dies dürfte auch der Grund sein, weshalb die kartografischen Auswirkungen dieser Spiele minimal sind. Einzig die Skisprungschanze in St. Moritz-Bad und das Olympia-Eisstadion im Kulm-Park wurden neu gebaut. Davon ist jedoch nur das Stadion in die Karte aufgenommen worden. Erwähnenswert ist sicherlich dass damals zum olympischen Programm noch keine alpinen Skidisziplinen gehörten, sondern nur Ski nordisch und Eissportarten, sowie Bob und Skeleton.

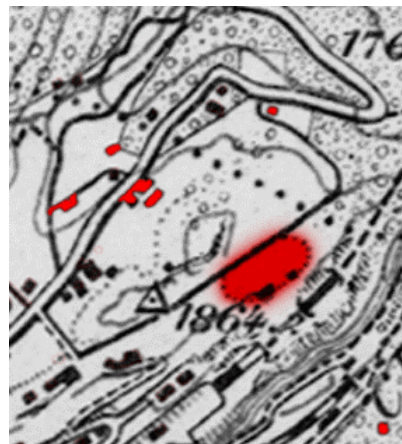


Abb. 8 Die ovale, rote Fläche stellt das Olympia-Eisstadion dar.



Abb. 9: Eine Aufnahme vom Olympia-Eisstadion im Jahre 1928.



## 5. VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1944 UND 1958

Siegfriedkarte und erste Landeskarte

„Zögerlicher Aufschwung im Zuge der Olympischen Winterspiele 1948“

### 5.1 Gebäude

#### 5.1.1 Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden

Es wurden nur vereinzelt neue Gebäude gebaut, vor allem am Dorfrand von St. Moritz Richtung Chantarella / God sur Chaunt Blas, sowie im Dorfkern. Die markanteste Änderung ist die Vergrößerung des Hotels Palace. In St. Moritz-Bad wurden einige wenige Anbauten erstellt und einzelne Häuser abgerissen.

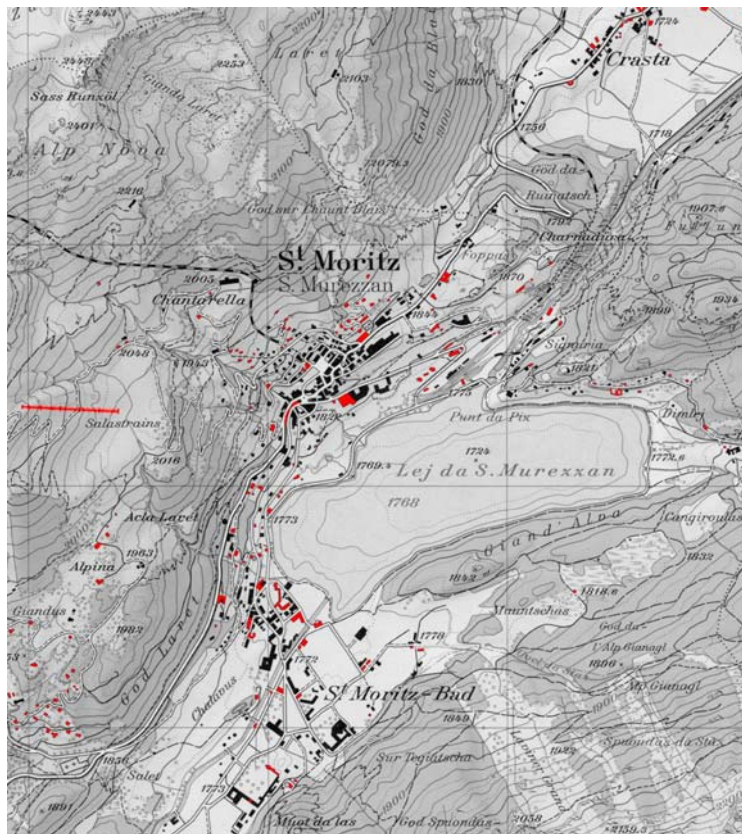


Abb. 10: Neu- und Anbauten, die zwischen 1944 und 1958 erstellt wurden, sind rot dargestellt.

### 5.1.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus

Die nur sehr langsam ansteigende Bautätigkeit nach dem Zweiten Weltkrieg lässt sich hauptsächlich auf zwei Aspekte zurückführen: Die Gästezahl stieg nur zögerlich an, da die umliegenden Länder stark unter den Auswirkungen des Krieges zu leiden hatten. In St. Moritz häufte sich während der Kriegszeit ein grosser Schuldenberg von über 5 Millionen Franken an. Die Einnahmen der Gemeinde waren durch die Kriegseignisse in extremer Weise zurückgegangen. Auf der anderen Seite hatten sich aus der Kriegssituation viele Aufgaben und Verpflichtungen für die öffentliche Hand ergeben, sodass die Finanzen immer mehr aus dem Gleichgewicht gerieten.<sup>8</sup> 1948 erfolgte nach einem Nachlassverfahren eine Schuldensanierung. Vor diesem Hintergrund ist es also nicht erstaunlich, dass sich die Bautätigkeit in Grenzen hielt. Anzuführen wäre hier noch dass sich die Tourismusfrequenzen zwar auf Grund der Olympischen Winterspiele 1948 laufend anstiegen, es war aber auch nicht leicht alte Schulden abzutragen und gleichzeitig mit den gestiegenen Anforderungen an Ausbau und Komfort der Kurortseinrichtungen und der Hotels Schritt zu halten.<sup>9</sup> Die Olympischen Spiele sind im Abschnitt 5.4 detaillierter erläutert.

## 5.2 Infrastruktur

In der Zeit zwischen 1944 und 1958 wurde der Dorfplatz neu gestaltet, einige Aussenquartiere wurden erschlossen, zudem erhielt das Hotel Carlton eine neue Zufahrtsstrasse. In St. Moritz-Bad sind hingegen keine wesentlichen kartografisch sichtbaren Änderungen festzustellen.

## 5.3 Bergbahnen

### 5.3.1 Beobachtete Veränderungen bei den Bergbahnen

Im Skigebiet fanden relativ grosse bauliche Veränderungen statt. Ein neuer Skilift vom Suvrettahaus stellte die noch fehlende Verbindung mit dem Munt da San Murezzan-Lift dar, zudem wurde im Gebiet Salastrains ein weiterer Skilift gebaut. 1955 wurde die Gondelbahn Corviglia – Piz Nair gebaut, womit das Skigebiet bereits bis auf 3057 m.ü.M. erschlossen wurde. Zusätzlich wurden im Gebiet Corviglia/Marguns zwei weitere Skilifte erstellt.

---

<sup>8</sup> (Margandant und Maier, 1993, S. 217)

<sup>9</sup> (Ebd.)

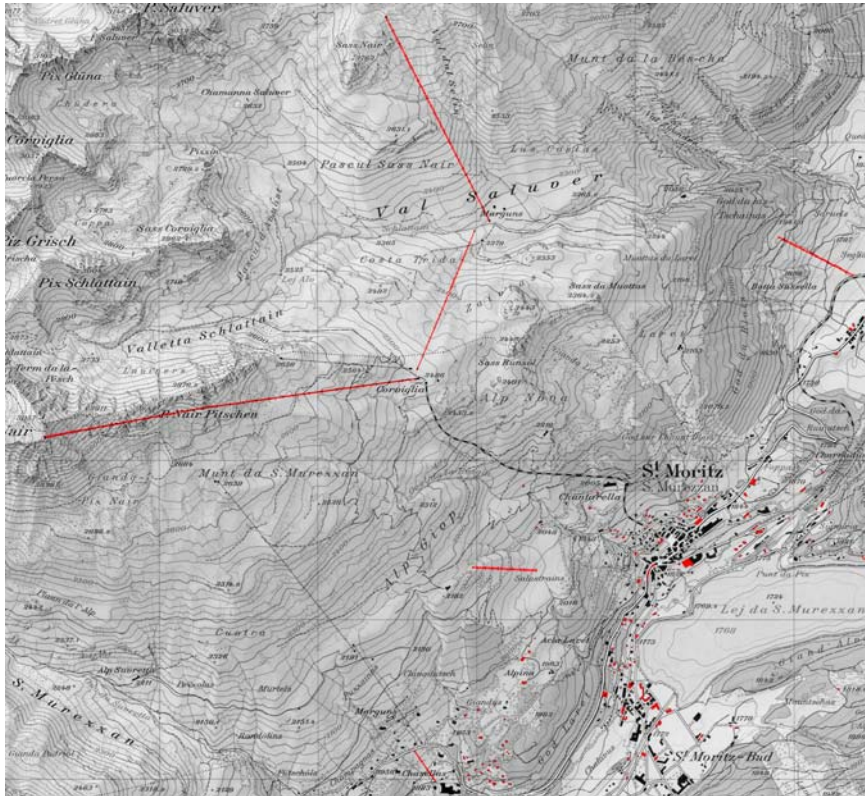


Abb. 11: Auf dieser Karte ist gut zu sehen wie sich das Skigebiet weiter ausdehnt, speziell ist die Piz-Nair-Bahn am linken Bildrand zu erwähnen.

### 5.3.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Bergbahnbaus

Dieser Bergbahnenboom ist zu einem grossen Teil auf die Olympischen Winterspiele 1948 zurückzuführen, wo nun auch alpine Disziplinen stattfanden (erstmalig war Ski alpin olympisch bei den Winterspielen 1936 von Garmisch-Partenkirchen). Dadurch erreichte Skifahren in der breiten Öffentlichkeit Ansehen und dementsprechend steigerte sich die Nachfrage nach Skitourismus und den dazugehörigen Einrichtungen.

## 5.4 Olympische Spiele 1948

Die olympischen Spiele standen ganz im Zeichen der Entspannung nach dem Krieg. Viele Teilnehmer hatten unter den Kriegsumständen noch nie ihr Land verlassen können. Es herrschte eine friedliche Stimmung, man kam miteinander ins Gespräch, man half sich wo man nur konnte.

Die infrastrukturellen Einrichtungen waren weitgehend vorhanden und mussten nur in Ordnung gebracht werden. Auch das Bettenangebot genügte vollkommen.

Das erklärt auch, warum auf den Karten keine so signifikanten Veränderungen zu finden sind, wie man vielleicht im Zuge von Olympischen Spielen hätte erwarten können.<sup>10</sup>

Die Auswirkungen dieser Spiele fanden vielmehr indirekt statt, so dauerte es nach dem Kriegsende ein gutes Jahrzehnt bis sich der Tourismus erholte, was aber zu einem grossen Teil dem Werbeeffect der Winterspiele zu verdanken ist.

---

<sup>10</sup> (Margandant und Maier, 1993, S. 215)





## 6. VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1958 UND 1971

beides Landeskarten

„Der Bauboom der 60er Jahre“

### 6.1 Gebäude

#### 6.1.1 Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden

Die wohl grössten Veränderungen dieser Periode fanden in St. Moritz-Bad statt. Südlich des Inn-Ausflusses entstanden viele Wohnblöcke. Zudem kann man mit Ausnahme des Dorfkerns überall von einer regen Bautätigkeit sprechen. Die Aussenquartiere um St. Moritz-Dorf wurden nochmals erweitert und auch zwischen dem Dorfkern und dem nördlichen Seeufer wurden einige relativ grosse Gebäude gebaut (u.a. Schulhaus Grevas).

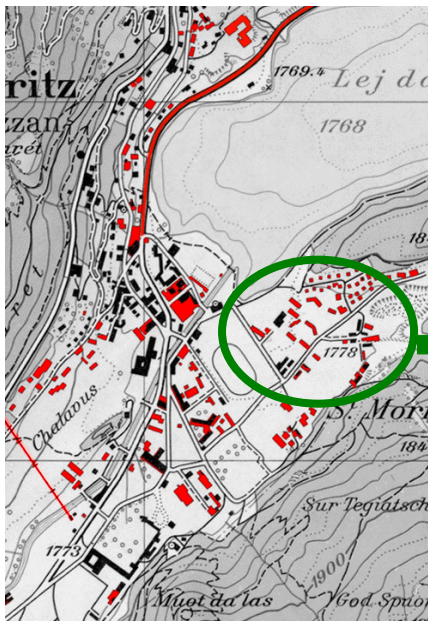


Abb. 12 Dieser Ausschnitt stellt die grosse Bautätigkeit in St. Moritz-Bad dar. Rot markiert sind alle zwischen 1958 und 1971 erstellten Bauten.



Abb. 13: Dieses Foto zeigt die in Abb. 12 grün markierten neuen Wohnblöcke.

#### 6.1.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus

Die Wachstumssteigerung im Tourismus führte in St. Moritz, wie auch in anderen Tourismusgebieten, zu einem kaum vorstellbaren Bauboom in den sechziger und siebziger Jahren. Dieser Boom verlief parallel zur Hochkonjunktur, welche in der Schweiz Mitte der

fünfziger Jahre begann und mit der ersten Ölkrise 1973 ein Ende fand. Mit der Einführung des Stockwerkeigentums wurde die Nachfrage nach Eigentumswohnungen zu Ferienzwecken erhöht. Dies begünstigte insbesondere die Parahotellerie. Diese Entwicklung wird anhand der grossen Wohnblocks in St. Moritz-Bad eindrücklich bestätigt. Die Zunahme der Gästezahl brachte aber auch das Bedürfnis nach besserer Infrastruktur mit sich. Dieses wiederum konnte nicht ohne Arbeitskräfte realisiert werden. Somit bestand auch eine grosse Nachfrage nach Wohnungen für Einheimische und Gastarbeiterfamilien. Die Gemeinde beteiligte sich an diversen solchen Wohnbauprojekten.

## 6.2 Infrastruktur

### 6.2.1 Beobachtete Veränderungen bei der Infrastruktur

Auffallend ist die neue Umfahrungsstrasse von St. Moritz-Bad, entlang dem nördlichen Seeufer nach Celerina bzw. Pontresina. Zudem wurden natürlich die neu erbauten Aussenquartiere erschlossen. Weiter ist das markante Sportstadion in St. Moritz-Bad sichtbar, wie auch das neue Schulhaus Grevas in St. Moritz-Dorf oder die ARA in Celerina.

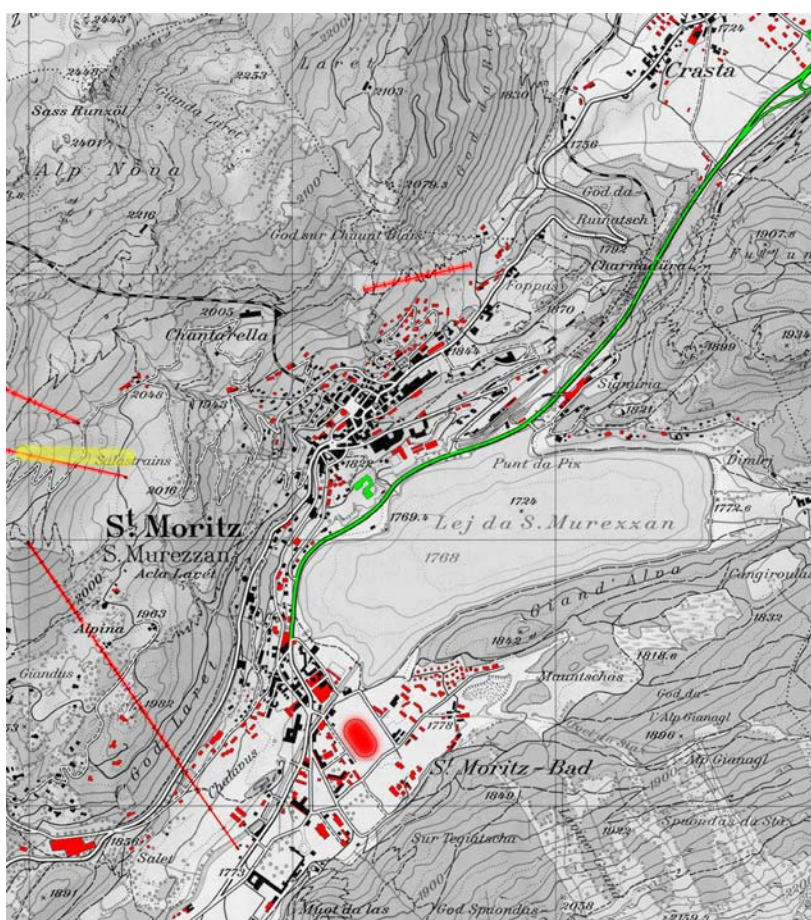


Abb. 14: Die neue Umfahrungsstrasse sowie das Schulhaus Grevas (Bildmitte) sind grün hervorgehoben.

## 6.2.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Infrastrukturbaus

An der kartografischen Entwicklung der Infrastruktur ist besonders deutlich zu sehen, wie sich eine massive Erhöhung der Gästezahl auf die Infrastrukturen auswirken. Früher reisten die Touristen noch mit der Bahn an, in dieser Zeit hatte das Auto aber schon eine Vorreiterstellung eingenommen. Eine Umfahrungsstrasse von St. Moritz-Bad nach Celerina war durch die grosse Zunahme des motorisierten Verkehrs dringend notwendig geworden. Heikle Probleme stellten sich mit dem Abwasser. Die Lösung dieser Frage bereitete viel Kopfzerbrechen, aber 1971 konnte die Kläranlage Staz bei Celerina eingeweiht werden.

Folgende Infrastrukturbauten, welche nur bedingt auf den Karten sichtbar sind, verdeutlichen die gestiegenen Anforderungen an touristische Bauten: 1968 Hallenbad, Restaurant auf Corviglia, Kunsteisbahn in Ludains, Parkahaus Quadrellas. Zudem wurde, wie bereits erwähnt, 1970 das Schulhaus Grevas an die Schüler übergeben. Es stiegen also nicht nur die Zahl der Gäste, sondern auch die der Einheimischen.

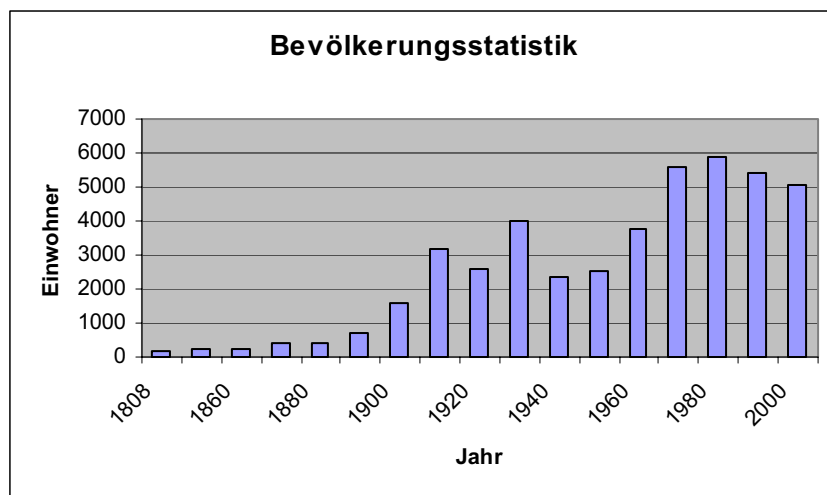


Abb. 15: Die Daten dieser Statistik stammen aus (Maier, 2002)

## 6.3 Bergbahnen

Auch im Skigebiet fanden erneut Veränderungen bezüglich der Bergbahnen statt. Dies sind beispielsweise der Bau der Signalbahn von St. Moritz-Bad nach Signal, die Gondelbahn von Celerina nach Marguns und die Skilifte Richtung Piz Glüna.

In dieser Periode wurde nicht primär im Skigebiet selber gebaut, sondern es wurde Wert auf die Zubringer gelegt (Signalbahn, Celerina-Marguns).

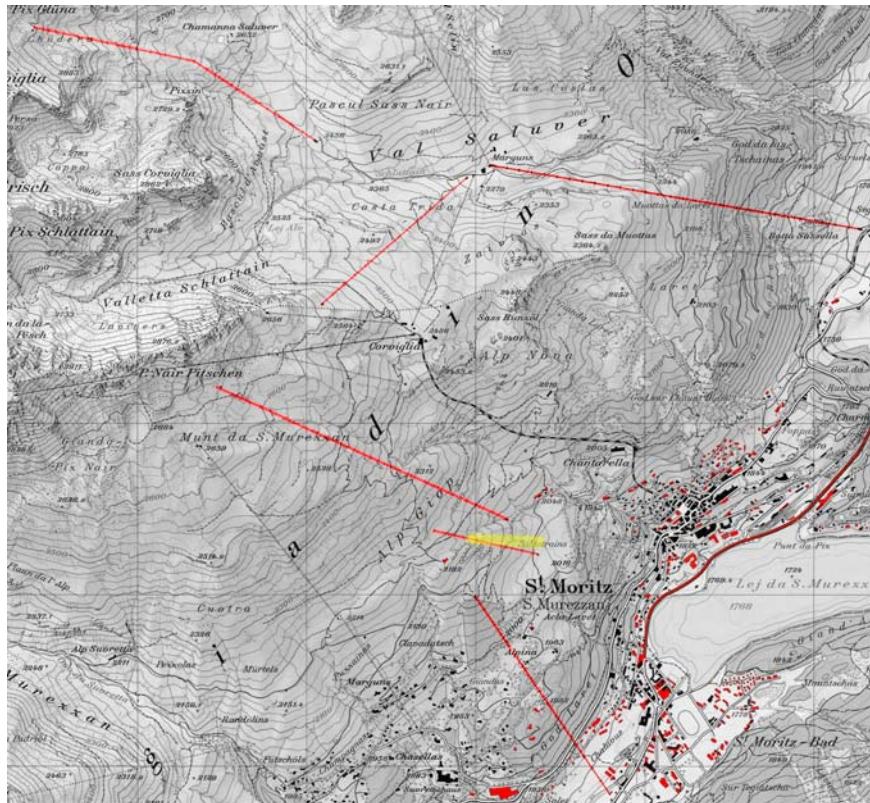


Abb. 16: Die rege Bautätigkeit im Skigebiet ist deutlich sichtbar. Gelb markiert ist ein Skilift der in der betrachteten Zeitperiode abgerissen wurde.



## 7. VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1971 UND 1985

beides Landeskarten

„Markantes neues Heilbadzentrum“

### 7.1 Gebäude

#### 7.1.1 Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden

Die meisten Neubauten sind südlich des Sees vor allem rund um das Sportstadion errichtet worden. Deutlich sticht das neue Badezentrum heraus. Im Dorf sind kaum bauliche Veränderungen zu erkennen.

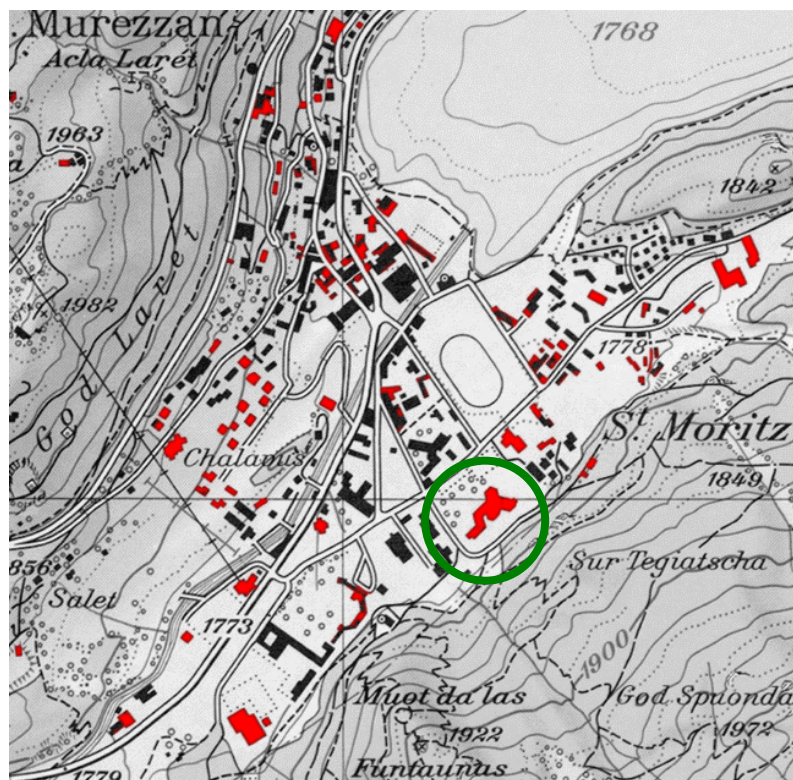


Abb. 17: Neben den Neubauten (rot) ist das neue Badezentrum durch den grünen Kreis hervorgehoben.

#### 7.1.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus

Obwohl die Badekuren mit dem Siegeszug der modernen Medizin zunehmend an Bedeutung verloren, bewilligte die St. Moritzer Bevölkerung 1973 einen Baukredit von 20 Mio. Franken zum Bau eines neuen Heilbad-Zentrums. Dieses wurde 1976 eröffnet. Anzumerken ist, dass

das Bad noch ganz auf die Bedürfnisse der früheren Gäste ausgerichtet war, d.h. Wannenbäder, Einzeltherapien sowie eine medizinische Abteilung, aber kein Schwimmbad.<sup>11</sup>

## 7.2 Infrastruktur

Erstmals taucht der Flugplatz in Samedan auf den Karten auf.

Der Flugplatz ist erst relativ spät kartiert worden, obwohl viele Berichte schon von regem Betrieb in den 30er Jahren schreiben. Offiziell wurde er 1938 erbaut und bestand damals lediglich aus einer Graspiste. Dies ist wohl der Grund warum auf den älteren Karten keine Landepiste sondern nur einzelne Gebäude (Hangar o.ä.) zu erkennen sind. Zuvor landete man im Winter auf dem gefrorenen See. Durch die ab 1906 stattfindenden Pferderennen wurde sowieso eine schneefreie Piste präpariert, welche sich bestens als Flugpiste eignete.

## 7.3 Bergbahnen

Sichtbar sind einige Erneuerungen an bereits bestehenden Anlagen, erste Skilifte werden durch Sessellifte ersetzt. Zudem wurden erneut zwei neue Skilifte gebaut.

Mit diesen Veränderungen wird für die immer bessere Erschliessung der höher gelegenen Skigebiete gesorgt.

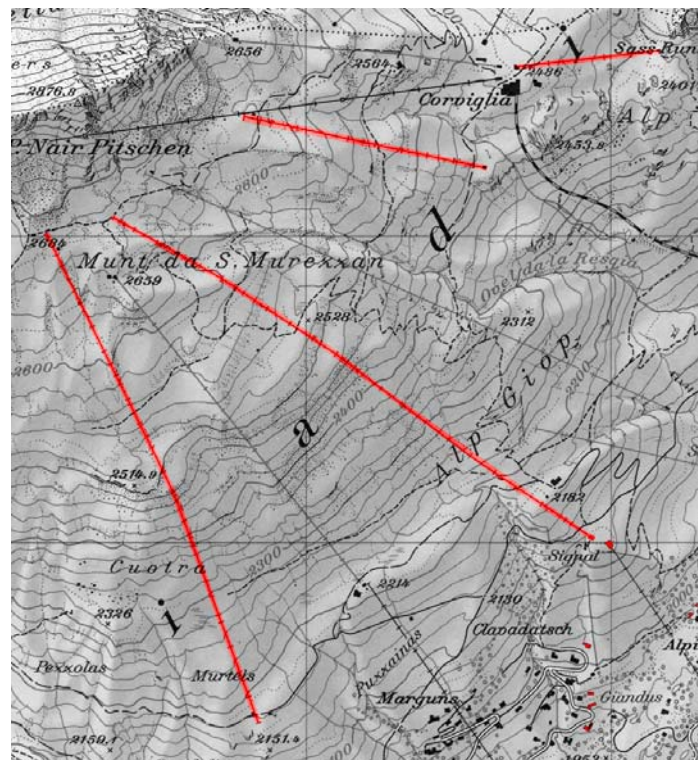


Abb. 18: Dieser Ausschnitt zeigt die neu erstellten Bergbahnen.

<sup>11</sup> (Maier, 2002, S. 29)





## 8. VERGLEICH DER KARTENSTÄNDE VON 1985 UND 2001

beides Landeskarten

„Kaum sichtbare Bautätigkeit auf St. Moritzer Gemeindegebiet“

### 8.1 Gebäude

#### 8.1.1 Beobachtete Veränderungen bei den Gebäuden

Wenige Wohnneubauten im südlichen Teil von St. Moritz-Bad und grösstenteils kleinere Um- und Anbauten an bereits bestehenden Gebäuden prägen die neue Karte.



Abb. 19: Aussicht auf St. Moritz-Bad (Mai 2004)

#### 8.1.2 Interpretation und geschichtlicher Kontext des Gebäudebaus

Neben der Tatsache dass die effektiv bebaubare Fläche in St. Moritz sehr klein ist, hat auch die Rezession der 90er Jahre dazu beigetragen, dass sich die Bautätigkeit auf ein Minimum beschränkt hat. Es ist hingegen sehr erstaunlich, dass in der Nachbargemeinde Celerina zu dieser Zeit trotz Baukrise enorm viele Neubauten entstanden. Daraus lässt sich schliessen, dass die prekären Platzverhältnisse, sowie die Frage der erschlossenen Baulandreserven und die Landpreise einen grossen Einfluss auf die Bautätigkeit haben. Um jedoch genauere Angaben über Gründe, warum in Celerina so rege gebaut wurde, machen zu können, müsste man von dieser Periode mehrere Kartenstände betrachten.



Abb. 20: Aktuelle Ansicht (Mai 2004) von St. Moritz-Dorf. Zu beachten ist die grosse Zahl von Baukränen (gezählt wurden 17 Kräne).

## 8.2 Infrastruktur

Kartografisch sind in dieser Periode keine infrastrukturellen Änderungen sichtbar. Aus verschiedensten Quellen wissen wir hingegen, dass sich verkehrspolitisch einiges verändert hat. „Der steigende Wohlstand, der Zweitwohnungsboom, die Parahotellerie, kürzere Arbeitszeiten, der Trend zu unabhängiger Mobilität, kürzere Anfahrtswege und immer attraktivere Angebote haben dazu geführt, dass in der Hochsaison das Verkehrsaufkommen untragbare Grenzen erreicht hat. Die Umweltbelastung und der Lärm sind schon seit längerer Zeit ein wesentlicher Störfaktor.“<sup>12</sup> Jährlich passieren vier Millionen Fahrzeuge die Charnadüra-Schlucht bei St. Moritz, das sind etwa 11000 Fahrzeuge pro Tag bzw. 460 Fahrzeuge pro Stunde. In einem Teil des Dorfkerns besteht seit 1988 eine verkehrsberuhigte Zone. Einheimische wie auch Gäste schätzen die so entstandene Fussgängerzone sehr.<sup>13</sup>

## 8.3 Bergbahnen

Mitte der Neunzigerjahre setzte der Trend ein, dass immer mehr Bügellifte durch Sessellifte ersetzt wurden.

Viel wurde in das Skigebiet investiert. Neue Skirestaurants und immer grössere, bequemere Sessellifte wuchsen aus dem Boden.

---

<sup>12</sup> (Maier, 2002, S. 95)

<sup>13</sup> (Ebd.)

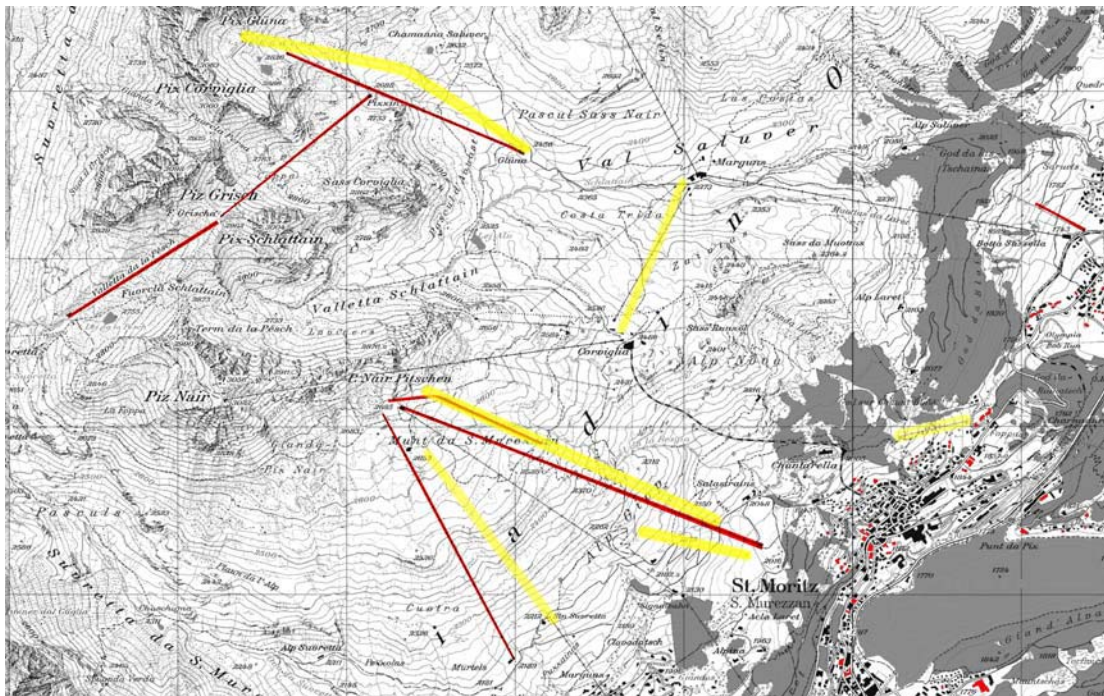


Abb. 21: Einige alte Skilifte (gelb) wurden abgerissen und durch komfortablere Sessel- und Gondelbahnen (rot) ersetzt.

## 9. DISKUSSION UND AUSBLICK

In diesem Abschnitt erläutern wir zum einen Probleme, die diese Arbeit mit sich brachte. Zum anderen vergleichen wir die erarbeiteten Ergebnisse mit unseren Erwartungen.

Ein Punkt der sich als problematisch zu handhaben herausstellte, waren die zwei verschiedenen Karten und Massstäbe. Für das Auge waren Unterschiede durch die verschiedenen Darstellungsarten viel schwieriger zu erkennen. Manchmal mussten wir spekulieren, ob es sich bei vermeintlichen Differenzen um tatsächliche Veränderung oder kartografische Generalisierungen handelte. Zudem wäre es von Vorteil gewesen, bereits zu Beginn der Arbeit die Ortspläne der Dokumentationsbibliothek zur Verfügung gehabt zu haben. Dies betrifft besonders den Zeitraum von 1875 bis 1944, in dem wir mit den Siegfriedkarten im Massstab 1:50000 gearbeitet haben.

Der Schwerpunkt Olympiade, den wir uns vor Beginn der Arbeit setzten, erwies sich als weniger prägnant als erwartet. Die Bautätigkeit für die Olympischen Spiele war so gering, dass sie kaum auf der Karte wahrgenommen werden konnte. Gleiches galt auch für den auf die Spiele folgenden Aufschwung, der sich nicht zuletzt wegen den beiden Weltkriegen stark verzögerte. Speziell nach den Winterspielen 1948 ist es schwer zu sagen welche Entwicklungen tatsächlich durch die Olympischen Spiele ausgelöst wurden, und welche eher durch den allgemeinen Bauboom Mitte des 20. Jahrhunderts entstanden.

Positiv hat uns die Haltung der Engadiner Bevölkerung zur Natur überrascht. Schon früh standen Schutz und Pflege der Natur im Mittelpunkt. Über die Gründe konnten wir nur spekulieren. Wir vermuten aber, dass die Bewohner eines Bergdorfes über eine intensivere Beziehung zur Umwelt verfügen. Dies hat wohl damit zu tun, dass sie in einer gewissen Abhängigkeit zur Natur leben. Nachdem vor allem im 19. Jahrhundert viel Wald zugunsten der Energieversorgung gerodet wurde, zeigte das Aufforstungsprojekt von 1902 Wirkung und heute verfügt die Gemeinde über mehr Wald als damals. Die Auswirkungen des Skitourismus' auf die Flora und Fauna sind sicher gravierender als auf den Karten sichtbar. Diese Betrachtungen würden aber den Rahmen unserer Arbeit sprengen.

Ein letzter Punkt, der von unseren Erwartungen abwich, war der in den 60er Jahren einsetzende Trend zum Bau von Eigentumswohnungen zu Ferienzwecken statt grossen Hotelbauten. Diese Entwicklung führt sogar so weit, dass heute einige Hotels im Begriff sind Hotelzimmer in luxuriöse Appartements umzuwandeln. Für die St. Moritzerin Marcella Meier ist dieser Trend bedenklich, da mit einer Steigerung des Individualverkehrs gerechnet werden muss. „Verkehrsfragen sind vernetzte, komplizierte Probleme. Sie können nur durch

Zusammenarbeit und im gemeinsamen Vorgehen aller Interessengruppen zu einem befriedigenden Resultat führen. Um als Ferienregion in dieser Beziehung nicht an Wert und Attraktivität zu verlieren, bedarf es eines aktiven Verkehrsmanagement sowie einer sich ständig anpassenden Umsetzung eines gut funktionierenden, regionalen Verkehrskonzeptes. Begrenzungen in diesem Bereich, aber auch auf allen anderen Ebenen, sind daher unabdingbar. Ein Umdenken beim Einzelnen und bei den touristischen und politischen Instanzen muss statt finden. Das Kapital des Tourismus – die Natur – muss mit allen Mitteln geschützt und intakt gehalten werden.“<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> (Maier, 2002, S. 95)

## 10. QUELLENVERZEICHNIS

### 10.1 Literaturverzeichnis

- [1] Margandant, S. und Maier, M. (1993). St. Moritz: Streiflichter auf eine aussergewöhnliche Entwicklung. Gammeter, St. Moritz
- [2] Maier, M. (2002). St. Moritz: Geschichte, Natur, Sport, Kultur. AT-Verlag, Aarau
- [3] Kasper, P. (1989). St. Moritz: 125 Jahre Erholung und Sport, Heilbad seit 3000 Jahren. Orell Füssli, Zürich
- [4] Planta, A. (1979). 50 Jahre Corvigliabahn St. Moritz, 1928-1979. St. Moritzer Bergbahnen, St. Moritz
- [5] Kasper, P. et al. (1976). Die Entwicklung von St. Moritz: Festschrift. Gemeinde St. Moritz, St. Moritz
- [6] Wagner, J. (Ed.) (1948). XIV. Olympiade: Die olympischen Spiele St. Moritz – London 1948. Hermes, Zürich
- [7] [www.stmoritz.ch](http://www.stmoritz.ch) (20.04.2004)
- [8] [www.gemeinde-stmoritz.ch](http://www.gemeinde-stmoritz.ch) (28.04.2004)

### 10.2 Kartenverzeichnis

- [1] Siegfriedkarte 1875, Massstab 1:50000
  - [2] Siegfriedkarte 1925, Massstab 1:50000
  - [3] Siegfriedkarte 1944, Massstab 1:50000
  - [4] Schweizerische Landeskarte Kartenblatt 1257, 1958, Massstab 1:25000
  - [5] Schweizerische Landeskarte Kartenblatt 1257, 1971, Massstab 1:25000
  - [6] Schweizerische Landeskarte Kartenblatt 1257, 1985, Massstab 1:25000
  - [7] Schweizerische Landeskarte Kartenblatt 1257, 2001, Massstab 1:25000
  - [8] Ortsplan St. Moritz, Sommer-Kurverein, 1879-1881
  - [9] Ortsplan St. Moritz, Colorierte Wegkarte von St. Moritz und Umgebung, 1920
  - [10] Ortsplan St. Moritz, Winter in St. Moritz, 1925
  - [11] Ortsplan St. Moritz, 1941
- Alle Ortspläne wurden in der Dokumentationsbibliothek von St. Moritz fotografiert.

### 10.3 **Abbildungsverzeichnis**

Titelbild: 3D-Grafik erstellt von David Novák mit Hilfe des Programms Scapemaker. Als Textur wurde die Landeskarte 1971 verwendet.

Abb. 3: Boppart, R. (1998). St. Moritz in alten Ansichten. Europäische Bibliothek, Zaltbommel

Abb. 5: Boppart, R. (1988). St. Moritz in alten Ansichten. Europäische Bibliothek, Zaltbommel

Abb. 9: Boppart, R. (1988). St. Moritz in alten Ansichten. Europäische Bibliothek, Zaltbommel



## 11. ANHANG

### Abschrift des Interviews mit Frau Marcella Maier vom 28. Mai 2004, St. Moritz



Marcella Maier, geboren 1920, ist aufgewachsen und immer noch wohnhaft in St. Moritz. Sie absolvierte die Handelsschule, fand aber während dem zweiten Weltkrieg keine Arbeit auf ihrem erlernten Beruf. Nach dem Krieg arbeitete sie beim Kurverein. 1972 wurde sie in den Gemeinderat gewählt, wo sie 14 Jahre lang agierte. Zudem sass sie achte Jahre im Grossen Rat. Als Journalistin arbeitete sie erst nur nebenbei, später verstärkte sie diese Tätigkeit. Neben Zeitungsjournalismus arbeitete sie auch an einer Reihe von Publikationen mit, vor allem das Engadin betreffend. Marcella Maier ist mit Duri Maier verheiratet (1979 verstorben), Mutter von vier erwachsenen Töchtern und hat mittlerweile mehrere Enkelkinder.

Das Interview wurde nach besten Wissen und Gewissen stichwortartig transkribiert.

Tourismus = Existenzfrage, da kleinstes Dorf im Tal, an steilem Hang (=kein gutes Landwirtschaftsland), im flachen Teil Sumpf. Die anderen Gemeinden hatten Ebenen, waren Passorte (=Zusatzverdienst). St. Moritz brauchte anderen Zusatzverdienst (Landwirtschaft alleine reichte nicht). Also Tourismus aufgrund der Mineralquellen → Badekuren (damals, d.h. ab 1850 ... hatten diese unheimliche gesundheitliche und gesellschaftliche Bedeutung). Zunächst nur Sommersaison mit Badekuren mit den Hotels in St. Moritz-Bad, ausser Hotel Kulm welches schon kleine Pension war.

Nach 1864 (Wette von Johannes Badrutt) Wintertourismus mit Schlitteln, Schlittschuhlaufen, Curling. Bob und Skeleton als nächstes. 1928 Winterolympiade keine alpine Disziplinen, sondern nur Langlauf, Skispringen und Eisdziplinen. Skitourismus erst nach Bau der ersten Bergbahnen.

Entwicklung der Bautätigkeit zuerst in Bad dann im Dorf (mit Aufkommen des Wintersports, Bahnen fuhren vom Dorf her). Eng, hoch gebaut, wild durcheinander, sicher kein typisches Engadinerdorf mehr. Jetzt noch mehr verteilte Bautätigkeit da es wegen dem Auto auch nicht mehr so drauf an kommt wo man wohnt.

Wasserführung: Ende 20er Jahre Dammbau am Inn (bei Celerina, wo Flaz von Berninagebiet kommt).

Strasse über Julier: eigentlich seit Römer mehr oder weniger gleiches Trasse, befahrbar als Strasse ab 1800 irgendwas (deutsche Strasse oder so ähnlich). Waren aber schon früher vielbegangene Strassen → Geld für Passorte mit Stallungen etc.

Julier wichtig für St. Moritz aber nicht St. Moritz für Julier (war halt einfach kein Passdorf).

Bis Bau Gotthardstrasse waren Bündner Pässe für Handel Nord-Süd viel wichtiger (Seide, Bernstein etc.)

Abschnitt 1928-1944: Keine Veränderungen. Nach 1. Krieg kurzer Aufschwung, aber nur langsam, vor 1. WK v.a. Adlige und Fürsten (aus ganzer Welt), kamen dann weniger, dafür Filmstars. 1929 Börsencrash, sofortige Auswirkung auf Tourismus, Rückgang, deutscher

Gast war sehr wichtig, mit Nazi-Regierung Devisenbeschränkung, Deutsche kamen nicht mehr und es ging immer mehr runter mit Tourismus. Keine Bauten, Umbauten, Modernisierungen....

Bergbahnen: 1912 Chantarella-Bahn, 1928/29 Corviglia-Bahn, 1935 Skilift Sulvretta (2. Skilift der Schweiz), gab schon eine Art Pusch von der Olympiade her, obwohl damals ja noch keine alpinen Disziplinen.

Aber Bergbahnen hauptsächlich nach 2. WK!

Einstellung der Einheimischen gegenüber Tourismus: gab immer Leute mit Vorurteilen, aber schlussendlich ging's um Existenz, man hatte keine andere Wahl. Man spürte dass es sich nicht entwickeln lassen liess, Landschaft war ja immer die gleiche, man begann dann Hotels, Strassen aber auch Tennisplätze, Sportstadien bauen. Tourismus war hoch willkommen, wer im Tourismus/Hotel beschäftigt war, war „crème de la crème“.

Bevölkerungsentwicklung: Zu ihrer Schulzeit 4000 Einwohner, dann zeitweise 5800, jetzt wieder knapp auf 5000 → enormer Rückgang, da zwar Banken, Läden etc. kamen aber keine Wohnungen bzw. Auslagerung d.h. es wird gependelt wie in den Städten. St. Moritz hat Zentrumsfunktion wie eine Stadt im Flachland. Tal ist nur über Pässe oder lange wilde Schlucht nach Österreich erreichbar, also ist so ein Zentrum das alles anbietet auch nötig. Hier laufen die Fäden zusammen, Wohnraum wurde für anderes gebraucht, also kommen die Leute von auswärts hier arbeiten (z.B. Chiavenna).

Warum kamen Adlige/Reiche ausgerechnet nach St. Moritz?

Als es um 1850 anfang war es so dass St. Moritz wirklich sehr weit weg von allem war und es sich nur ganz reiche Leute leisten konnten zu reisen (gab noch keine Eisenbahn etc.). Die Hotels waren für damals sehr luxuriöse Hotels. (Anekdote von Belgischer Adligen die mit 4 Kutschen, Zofen, Butler, Gepäck etc. angereist kam). Hotels waren eingerichtet dazu, d.h. grosse Räume für Tiere, Kutschen, Heuvorräte, kauften Land um selber Heu anzubauen...) Das konnten sich nur Reiche leisten. Warum das so geblieben ist weiss sie auch nicht wirklich. Wahrscheinlich weil luxuriöse Hotels (5 5-Stern-Hotels) vorhanden waren.

Anfang natürlich wegen Badetourismus. Zudem innovative Typen (1. Licht in Schweiz), Pioniere! → Ideale Kombination!

Badeanstalten waren „Heiratsmarkt“, schon damals sehen und gesehen werden. Adlige blieben dann ganzen Sommer in St. Moritz (Juni-September). Hotels bezahlten sehr hohe Dividende. Sie konnten mit Sommersaison überleben!

1870 waren etwa 5-6 Hotels im Bau. Die Leute waren dann aber wirklich arme Bauern. Landwirtschaft alleine genügte nicht. Wie muss das für die wohl gewesen sein diese Hotels zu sehen? Gefälle zwischen den Reisenden und der lokalen Bevölkerung war enorm riesig!!

Heute Akzeptanz gegenüber Bautätigkeit sicher kleiner als früher!.

Für Bauern war es aber eine gute Lage, da sie sicher sein konnten dass die Hotels ihre Kunden werden würden, d.h. sie wussten dass das Hotel ihre Milch, ihr Fleisch etc. abnehmen würde und sie nicht mehr von Tür zu Tür gehen mussten um Abnehmer zu finden. → Es musste nicht mehr die Hälfte der Familie auswandern wie zu früheren Zeiten (Abwanderung war sehr gross, z.B. ihr Grossvater oder auch Bruder ihrer Grossmutter wanderten aus, viele Starben im Ausland, wird oft verdrängt).

Ihre Grossmutter war Hebamme und wurde natürlich auch in Hotels geholt → positiver Effekt (Hotels schickten gleich Kutsche um sie abzuholen).

Winterolympiade 1948: alpine Disziplinen → Förderung Bergbahntätigkeit, denn bis 2.WK die bereits erwähnten Bergbahnen, alles andere kam später, 50er Jahre Margunserbahn, viele Skilifte etc. sogar noch später (60er). Man kann schon davon ausgehen dass St. Moritz bekannter wurde für Ski alpin durch Winterolympiade 1948, Ausland kam wieder einmal nach St. Moritz was vorher nicht mehr der Fall war. Stellte Aufbruch für Bevölkerung dar [familiäre Atmosphäre, alles kleiner, alle ausser Amis waren sehr arm. Sie war damals beim Kurverein, verdiente zwar sehr miserabel, zahlte den Athleten aber einen Kaffee da diese ihn sich nicht leisten konnten.]

Der grosse Bauboom in 60er Jahren. In 50er Jahren begann es recht zahm, Hotel z.T. renoviert, aber nicht sehr teure Sachen, weder privat noch in Hotels, man hatte dies nicht vermögen (Bsp. Nierentische...), langsame Erschliessung Marguns-Gebiet, 1954/55 Piz-Nair-Bahn mit Skilift

Fliegerei: Anfänglich auf See (Erinnerungen daran, u.a. auch Flieger von Dübendorf (Militär übte Schnelllandungen)), Piste wurde sowieso hergestellt wegen Pferderennen, Pferderennen ab 1906.

Wann Verlagerung von See auf Gras Samedan: bald danach, d.h. Winter v.a. See, Sommer auf Gras, Selina: laut Quellen 1938 Samedan, Marcella Maier: waren wohl einzelne (Gebiet war auch noch etwas sumpfig...) Anfang 30er begann man mit landen und relativ bald kam dann Flugplatz.

Entwicklung Bobahn/Cresta Run: zwei verschiedene Bahnen, Cresta für Rodeln, Skeleton...

Waren beide schon bei beiden Winterolympiade im Einsatz

Wird jedes Jahr wieder mit Schnee gemacht, einzelne Kurven haben sie jetzt mit Holz eine Art Gerippe gemacht damit sie wenigstens etwas haben, Schneeziegel, bei wenig Schnee mit Traxs Schnee zusammenschaukeln

Es gab mal Projekt für Kunsteis-Bobbahn, wurde von Bevölkerung abgelehnt, auch Verbände tendieren darauf dass einzelne Natureisbahnen noch bestehen (andere Fahrtricks etc.)

Verkehrsberuhigung/Fussgängerzone: grosser Fortschritt für sie, da sie früher mitten im Dorf an der Strasse wohnten und u.a. wegen Verkehr umziehen mussten, dann Umfahrung durch Schlucht gab Entlastung und später Fussgängerzone. Hoffte auf noch mehr Fussgängerzonen. (Eigentlich gleiches Problem wie alle kleinen Dörfer und auch Agglomerationen von grossen Städten haben...). Es gibt jetzt wirklich Bemühungen in St. Moritz für Verkehrsberuhigung, da sie sich schon immer etwas schwer taten damit. Bsp Pontresina hat gutes System (Fussgängerzonen mit gewissen Verkehrsbeschränkungen, d.h. Einbahn und gewisse Hindernisse, man muss aber auch wissen dass Pontresina = Passdorf, alle Fenster/Erker zur Strasse hin damit man gut beobachten konnte, Fernsehen von damals...)

Unterschied zu Davos welches auch Probleme hat: Davos ist einfach flach und langgezogen, St. Moritz aber steil, d.h. viele Autos blieben dann stecken.

Zukunftsprojekte: Verbesserte Verkehrsführung, sonst nicht viele zusätzliche Fremdenbetten, Entwicklung von mehreren Hotels ist umbauen in Appartements „von hohem Standard“ = Hotels sind bemüht möglichst ganze Saison Gäste zu haben (viele sind halt lange Zeit leer). → Problem Wertschöpfung da ja Infrastruktur wie Wasser/Abwasser etc. perfekt sein muss und ausgelegt auf diese paar Wochen mit hohen Frequenzen pro Jahr. Heisser Lauf. Individualverkehr wird dann eher grösser da man pro Luxuswohnung mit 1-3 Autos rechnet, ein Hotelgast kommt aber vielleicht mal mit dem Zug. Ist aber schwierig, aber auch wegen gesetzlicher Handhabung. Man ist am Überlegen wie nicht noch mehr Hotelbetten zugunsten von Betten die nur kurze Zeit benützt werden und dazu auch noch mehr Verkehr verursachen. Im Moment keine gesetzliche Handhabung. St. Moritz hat schon einige Gesetze, aber diese sind auf Bundesebene eigentlich nicht wirklich geschützt und könnten von jemandem mit genügend Geld evtl. angefochten werden.

St. Moritz ist halt nicht am Ende eines Tals wo man vor dem Dorf ein grosses Parkhaus bauen könnte um Verkehr zu stoppen.

St. Moritz ist Kunterbunt an Baustilen, eigentlich relativ hässlich. Es ist so dass St. Moritz nicht soviel überbautes Gebiet hat, da Wald geschützt. Also kleines überbautes Territorium. Vgl. mit flacheren Gemeinden in Umgebung: Hatten mehr Platz und konnten dementsprechend auch schöner überbauen. Man liess in St. Moritz riesige Klötze, kein Grün mehr dazwischen (So verschieden, dass es schon fast wieder schön ist...)

Man muss es vielleicht so sehen, dass man innerhalb von 5-7 km in schönen Gebieten (anderen Gemeinden) ist.

Schon um 1904 gab es schon Bauordnungen. Andere Gemeinden konnten es auch etwas gescheiter anpacken wenn man St. Moritz als Beispiel nahm.

Zu- oder Abnahme Einwohnerzahl? Eindeutig Abnahme, dafür täglich etwa 1000 Pendler.

Wichtigkeit Romanisch, Bewusstsein für Sprache ging zeitweise etwas verloren, jetzt ist es in der Schule wieder wichtiger. Aber schlussendlich ist Romanisch für sie wie Dialekt für uns. Solange man untereinander romanisch redet bleibt es erhalten, als „Alltags- bzw. Geschäftssprache“ wird aber Deutsch immer Nr. 1 bleiben. Im Beruf braucht man eigentlich alle anderen Sprachen mehr als Romanisch. Aber, Romanisch erschliesst einem die anderen Sprachen viel schneller. Mit Romanisch kann man kaum das Brot verdienen.

Ihr brachte Romanisch für Journalismus aber schon etwas, sie wäre zu gewissen Veranstaltungen sicher nicht eingeladen worden, wenn sie kein Romanisch gekonnt hätte.

Zu ihrem Beruf als Journalistin: arbeitete für kantonale- und lokale Zeitungen und auch für touristische Zeitungen (Hotelrevue etc.), etliche Bücher, z.B. einziges Geschichtsbuch von St. Moritz (v.a. über St. Moritz und Umgebung, Tal...)

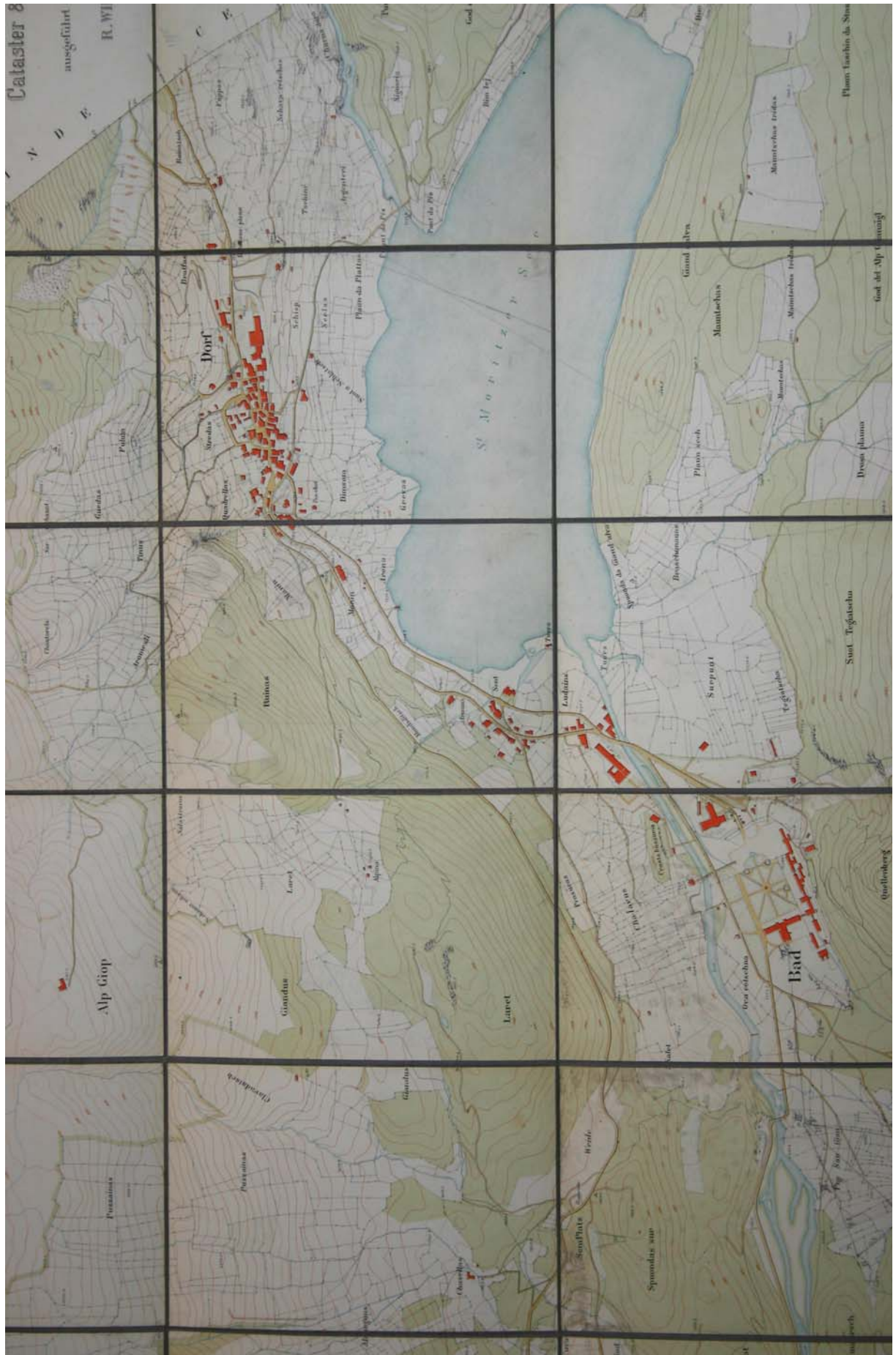
War in Sprachaufenthalten im Welschen und Italien, nicht in England wegen Krieg.

Braucht für Führungen etc. viel mehr Englisch und Italienisch als Französisch.

Wichtig: allergrösster Boom in St. Moritz kam mit Bahn, d.h. 1904 – 1913 (Bahnhof feiert dieses Jahr 100-Jahr-Jubiläum!) (nach Badeboom)

Zwischen St. Moritz-Bad und Dorf liess man Wäldchen bestehen (gehört jetzt Bürger- und politische Gemeinde, nicht etwa Privat). Kt. Graubünden ist walddreichster Kanton, sozusagen alles öffentlich. Jetzt hat es mehr Wald als früher als man abholzte.

Dass Engadin solchen Aufschwung erlebte liegt auch daran, dass es ein gut 40 km langes ebenes Tal ist (Maloja – S-chanf fast keine Steigungen) und somit ideal zum Spazieren auch mit den vielen Wegen in den Wäldern, Sommer und Winter meist offen.



„Sommer-Kurverein“, 1879-1881



„Colorierte Wegkarte von St. Moritz und Umgebung“, 1920



„Winter in St. Moritz, Kurverein St. Moritz“, 1925

## NOMENCLATURE

1. Champs de skis de Chantarella et Salastrains
2. Champs de skis de la Corviglia
3. Champs de skis de l'Alpe Giop et d'Oberalpina
4. Hôtel Campfer St. Moritz-Campfer
- 4a. Patinoires de St. Moritz-Campfer
5. Hôtel Julierhof St. Moritz-Campfer
- 5a. Villa Granita
- 5b. Piste de Campfer
6. Hôtel Suvretta House
- 6a. Villa Suvretta
- 6b. Patinoires Suvretta
- 6c. Piste de Suvretta
7. Tremplin du Julier
8. Champs de skis de Salet et San Gian
9. Musée Segantini
10. Musée de l'Engadine
11. Hôtel Belvédère
- 11a. Patinoire du Belvédère
12. Hôtel Calonder
13. Hôtel Caspar Badrutt
14. Westend
15. Pension Villa Bellavista
16. Hôtel Schweizerhof
- 16a. Hôtel Château
17. Hôtel de la Poste
18. Hôtel Steffani
19. Maison Mauritius
20. Hôtel Albana
21. Pension Jecklin
22. Private Hôtel
23. Hôtel Savoy et Restaurant
24. Hôtel Rosatsch et Confiserie
- 25a. Pension Joos
- 25b. Pension Erika
26. Hôtel Monopole
27. Hôtel Eden
28. Pension Gartmann
29. Hôtel Engadiner Kulm
- 29a. Patinoires de curling de l'Engadiner Kulm
- 29b. Patinoires de l'Engadiner Kulm
- 29c. Patinoires de l'Engadiner Kulm. St. M. S. A.
- 29d. Ice Stadium et Patinoire de Hockey
30. La Tour penchée
31. Pension Soldanella
32. Pension Villa Aurora
33. Funiculaire Chantarella
34. Hôtel St. Moritzerhof
35. Route de Chantarella et piste de luges
- 36a. Belmont, Sanatorium scolaire de haute altitude
- 36b. Villa Rozel
37. Kurhaus Chantarella
- 37a. Patinoire de Chantarella
38. Champ de skis Alpina
39. Kurdirection et Bureau Officiel de Renseignements
40. Palace-Hôtel
- 40a. Patinoires du Palace
- 40b. Tennis couvert du Palace
41. Pension Surlej
42. Grand Hôtel
- 42a. Patinoires du Grand Hôtel
43. Pension Steinbock
44. Hôtel La Margna
45. Carlton Hôtel
- 45a. Carlton Hôtel, Patinoires
46. Eglise protestante
47. Eglise catholique
48. „Gruenberg“, Société de Secours anglaise de St-Moritz
49. Tir aux pigeons
50. Tour d'Observation
51. Hôtel Baeren
52. Cresta Run
- 52a. Pavillon du Cresta Run
- 52b. Pavillon du Cresta Run
53. Piste de Bobsleigh
- 53a. Piste de Bobsleigh („Sunny Corner“)
54. Route St. Moritz-Celerina
55. Chemin de fer rhétique
56. Gare de St. Moritz, station terminus du chemin de fer rhétique et de la Bernina
57. Alkoholfr. Hôtel und Volksheim
58. Hôtel Waldhaus
- 58a. Patinoire Waldhaus
59. Pensions Meierei et Confiserie
- 59a. Champs de skis de la Meierei
- 59b. Piste de luges Meierei
60. Chemin de fer de la Bernina
61. Champ d'aviation et hangar pour avions
- 61a. Hangar pour canots
62. Piste pour courses de chevaux internationales (skikjøring, courses à plat, etc.)
- 62a. Patinoires sur le lac
64. Piste du village pour toboggans, skeletons et luges suisses
65. Piste du Westend pour la descente en bobsleigh
66. Kurhaus et Grand Hôtel des Bains
67. Hôtel Stahlbad
68. Hôtel Victoria
69. Hôtel du Lac
70. Hôtel Engadinerhof
71. Hôtel National
72. Hôtel Métropole
74. Hôtel Edelweiss
75. Hôtel Bernina
76. Auberge Veltlinerkerler et Croix Blanche
77. Hôtel Bellevue
78. Hôtel Central
79. Institut de haute altitude pour enfants Mme. Gut-Tobler
80. Bains minéraux et Etablissement des Bains
81. Eglise Française (St. Moritz-Les-Bains)
82. Eglise Catholique (St. Moritz-Les-Bains)
83. Emplacement de Polo
84. Kursaal d'été
85. Manège
86. Eglise Anglaise
- 87a. Clinique privée du Dr. Bernhard
- 87b. Clinique privée du Dr. A. Hoessli
- 87c. Clinique privée du Dr. A. de Planta
- 87d. Clinique privée du Dr. Flach
88. restaurant riannensee
- 88a. Descente de skis San Gian
- 89a. Petits lacs: a) Lej Falcum
- 89b. Petits lacs: b) Lej March
90. Château Crap da Sass Surlej, Musée Alpin
91. Alpe Staz, Champs de skis
92. Lac de Staz (Lej da Staz)
- 92a. Pension Stazersee, Restaurant et Confiserie
93. Stand de tir
94. Parc aux biches
95. Inn et chute de l'Inn
96. Gorges de l'Inn
97. Abattoirs
98. Maison Communale
99. Postes et Télégraphes
100. Nouveau projet d'une piste de bob de 4 1/2 km.





Ortsplan 1941