Zeitschrift: Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

Herausgeber: [s.n.]

Band: 29 (1987)

Artikel: Der Kampf um das Automobil

Autor: Braschler, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-972009

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

Der Kampf um das Automobil

von Hans Braschler

Es brauchte einen langen «Leidensweg» bis Motorfahrzeuge in Graubünden verkehren durften. Wohl hatte die Armee während der Grenzbesetzung 1914/18 vereinzelt Autos im Einsatz. Während der Grippezeit 1918 erhielten sodann die Ärzte eine Sonderbewilligung für die Benützung von Autos. 1919 konnte die Postverwaltung, allerdings gegen den Willen des Kleinen Rates, Postautos in unserem Kanton einsetzen. Erst in der Volksabstimmung von 1925 bewilligten die Bündner den Einsatz von Motorfahrzeugen auf allen Strassen unseres Kantons. Mit diesem, allerdings sehr knappen Ja begann erneut eine Etappe des Strassenbaus. Alte Verbindungen wurden korrigiert, neue ausgeführt. Das bedeutete aber auch den Todesstoss vieler alter prächtiger Holzbrücken. Sie waren zu schmal und ihre Tragfähigkeit zu klein. Auch waren diese Bauwerke von Wetter und Sturm baufällig geworden und vom Zahn der Zeit zernagt.

Einige Begebenheiten seien hier festgehalten, die auszugsweise aus dem Büchlein von Felici Maissen: «Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900–1925», entnommen sind. In anschaulicher Art schildert der Autor ein Vierteljahrhundert dornenvoller Zeit bündnerischer Automobilgeschichte.

«Unser Kanton spielte zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Bezug auf die Verwendung der Motorfahrzeuge eine eigenartige Rolle. Gegen Ende 1890 begannen die ersten Autos auf den bündnerischen Strassen zu verkehren. Fahrverordnungen und entsprechende gesetzliche Regelungen für den Autoverkehr fehlten noch. Man musste auf die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes von 1882 zurückgreifen. Als die ersten Autos auf bündnerischen Strassen zu verkehren begannen, kam es daher begreiflicherweise zu öfteren Ungelegenheiten, Pannen und Konflikten zwischen den Autolenkern und den übrigen Strassenbenützern. Mehrere Unfälle waren die Folge. Begreiflich, denn die fremden Automobilisten waren mit den Strassenverhältnissen in unserem Bergkanton nicht vertraut. Die Strassen waren zu eng und für den Autoverkehr ungeeignet. Die einheimische Bevölkerung war an dieses Fahrzeug nicht gewöhnt und wusste sich mit der Begegnung mit ihm nicht entsprechend zu verhalten. Seit dem ersten Auftreten von Autos auf bündnerischen Strassen kam es immer wieder zu Differenzen zwischen Autolenkern, Postillionen und Fuhrleuten.»

So schrieb Dr. Töndury, Präsident der Tarasp-Schulser Gesellschaft, im August 1900 an die Kreispostdirektion in Chur folgendes:

«Seit einigen Tagen kursiert auf unseren Landstrassen ein Ungetüm von einem Automobil, dessen Zulässigkeit in Anbetracht des regen Verkehrs auf unseren Strassen und der Schnelligkeit desselben uns nicht einleuchten will. Wir hatten Gelegenheit zu beobachten, wie Pferde beim Anblick dieses Ungetüms geradezu rasend wurden, und wenn dies nicht auf ebener Strasse passiert wäre, so wäre ein Unglück unvermeidlich gewesen. Dixi et salvari animam meam. (Ich habe gesprochen und meine Seele gerettet), für den Fall, dass die Zeitung eines schönen Tages von einem Malheur berichtet.»

Im Verlaufe des Sommers 1900 gingen noch weitere Reklamationen, namentlich aus dem En-

gadin, an den Kleinen Rat ein. Darauf fasste dieser folgenden, kurzen, jedoch weittragenden Beschluss:

«Da Fälle vorgekommen sind, in denen durch das Befahren der Strassen mit Automobilen der Post- und Fahrverkehr überhaupt gefährdet wurde und zu eigentlichen Katastrophen führen könnte, beschliesst der Kleine Rat:

1. *Das Fahren mit Automobilen auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubünden ist verboten.*
2. *Dieser Beschluss wird zu sofortiger Nachachtung öffentlich bekannt gegeben.*

Chur, den 17. August 1900.

Im Auftrag des hochlöbl. Kleinen Rates:
Der Kanzleidirektor: G. Fient.»

Die bündnerischen Tageszeitungen nahmen kommentarlos Notiz von diesem Verbot. Durch die öffentliche Meinung wurde es allgemein gebilligt als wirksamen Schutz gegen die Gefahren und die Belästigungen durch rücksichtslosen Sport. Dafür beschäftigte sich die auswärtige Presse lebhaft mit dem Autoverdikt. So schrieb damals die «Zürcher Post»:

«Das Verbot wird Aufsehen erregen, vielleicht den Spott über den Versuch herausfordern, den Verkehr mit Polizeigewalt zu unterbinden. Man wird in dessen, um gerecht zu sein, die Verhältnisse des Bündnerlandes berücksichtigen müssen. Die Strassen sind eng und führen häufig an geraden Strecken und Kurven an Abgründen vorbei. Das Erschrecken eines Pferdes genügt, um eine Katastrophe herbeizuführen. Am Schluss wird die Frage gestellt:, Wie, wenn die Eidgenössische Post zum Automobilbetrieb übergeht? Wird die Bündner Regierung ihr Verbot dann noch aufrecht erhalten?»

Das «Bündner Tagblatt» glossierte wie folgt:

«Hoffentlich, denn schliesslich wohnen in Bünden noch Bauern, Hirten, Viehbesitzer und Händler, die sich von den Stinkkarren kaum über das Strassenbord hinaus drücken lassen. Oder sollten sie zur Selbsthilfe greifen? (Wir würden dies sofort anraten, und wenn es mit Gewalt sein müsste. Red.).»

So ging der Zeitungskrieg munter weiter.

Auch der Grosse Rat hielt am totalen Autoverbot fest. Im Juli 1907 ersuchte der Arzt Dr. O. Amstein in Arosa, ein kleines, elektrisches Automobil mit maximaler Geschwindigkeit von 25 km/h für seine Praxis zu verwenden. Er erhielt die Genehmigung, durfte aber innerorts nur 6 km/h und ausserorts 12 km/h fahren. Zudem konnte er das Auto nur auf Gemeindegebiet von Arosa verwenden, befristet auf ein Jahr. Weiter erhielt er die Auflage das Fahrzeug stromlos mit einem Pferdegespann von Chur nach Arosa zu bringen. Man lese und staune! Während des Ersten Weltkrieges 1914/18 verlangte der Generalstab unserer Armee, dass der Kanton Graubünden seine Strassen so ausbaue und die Brücken verstärke, dass auch die schweren Militärcamions kursieren können. Der Bund gewähre hierzu Beiträge von Fr. 200 000. Der Vorsteher des Baudepartementes widersetzte sich dieser Aufforderung. Unterdessen kam es aber in einer Konferenz nach längeren Unterhandlungen zwischen dem Bundesrat und der Bündner Regierung zu einer Vereinbarung. Danach hatten die Gemeinden das nötige Holz zu liefern und der Kanton die Strassen entsprechend auszubauen und der Bund in weitgehender Weise entgegen zu kommen. Während der Kriegsjahre bemächtigte sich dann das Militärauto auch der Bündner Strassen. Durch Bundesratsbeschluss vom 5. April 1919 wurde die Eidg. Postverwaltung ermächtigt, auch im Kanton Graubünden Postautomobile einzuführen. Von da an begannen die ersten Postwagen zu kursieren und fuhren über sämtliche bündnerischen Alpenpässe mit Ausnahme von Albula, Flüela und Bernina. Im Mai 1919 interpellierte Dr. Georg Vieli mit 6 Unterzeichnern die Regierung:

«Was sie zu tun gedenken, angesichts der Tatsache, dass der hohe Bundesrat der Postverwaltung, ohne Einverständnis mit den zuständigen Behörden des Kantons Graubünden, und entgegen dem noch bestehenden Automobilverbot gestattet habe, im Kanton Graubünden für den Postdienst Automobile zu verwenden?»

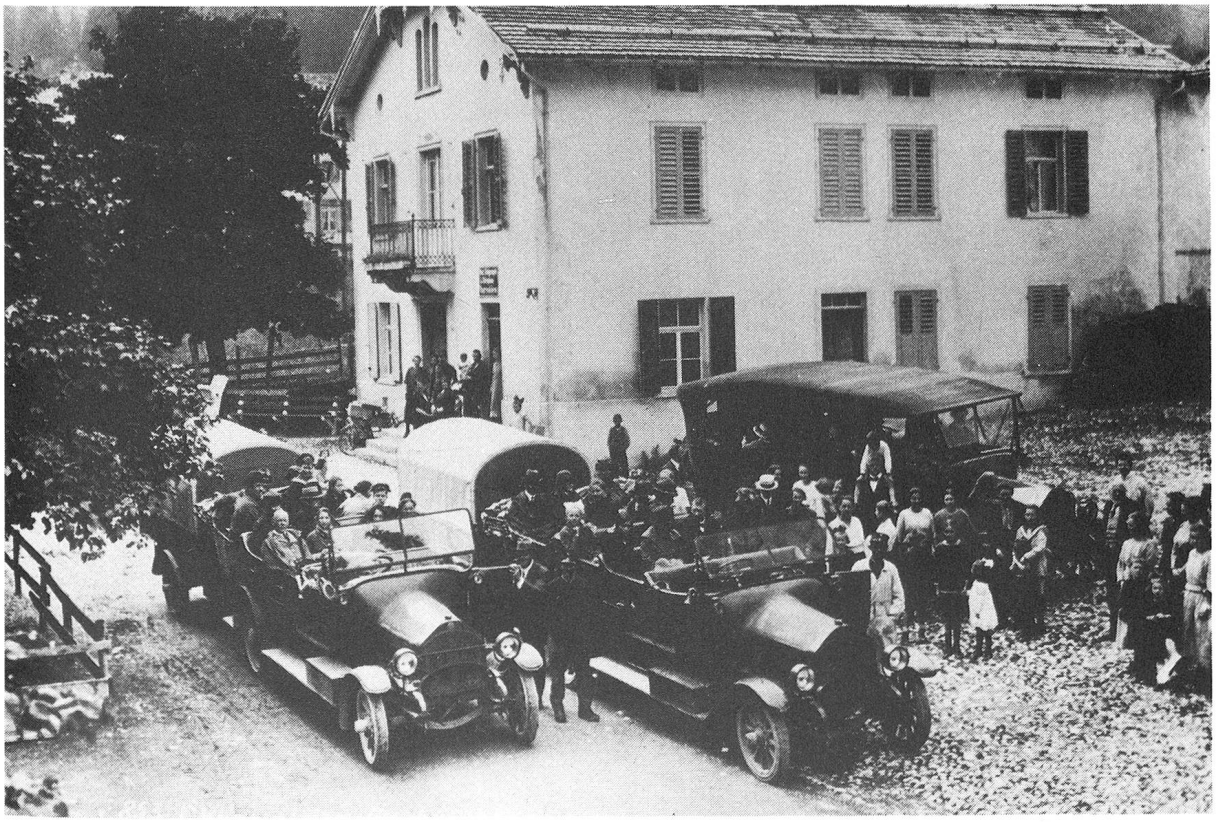
Aufgrund eines Initiativkomitees stellte Dr. Alois Brügger am 25. Februar 1919 das dringende Gesuch an den Kleinen Rat, auf die nächste Sitzung des Grossen Rates ein Autogesetz auszuarbeiten und zur Behandlung vorzulegen. Diese wurde auf die a. o. Sitzung des Grossen

Rates im Januar 1920 verschoben. Hier stand die Autofrage ausgiebig zur Diskussion. Am 21. März 1920 fand die Volksabstimmung statt. Der Suverän verwarf die Vorlage mächtig mit 14644 Nein gegen 6754 Ja. Am 22. Mai 1921 wurde das Schweizervolk zum Entscheid über einen neuen Artikel in der Bundesverfassung aufgerufen. Der Zusatzartikel 37bis lautete:

«Der Bund ist befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Den Kantonen bleibt das Recht gewährt den Automobil- und den Fahrradverkehr zu beschränken oder zu untersagen. Der Bund kann indessen bestimmte, für den allgemeinen Durchgangsverkehr notwendige Strassen in vollen oder beschränkten Umfange offen erklären. Die Benützung der Strassen im Dienste des Bundes bleibt vorbehalten.»

15½ Stände nahmen die Vorlage an, 6½ verwarfen sie. Unter den Ablehnenden stand, wie zu erwarten war, Graubünden mit einer wuchtigen Ablehnung von 12 675 Nein- zu 4828 Ja-Stimmen. Auch die Volksabstimmung vom 18. Januar 1925 brachte noch keine Öffnung des Strassennetzes für Graubünden. Die Vorlage wurde mit 12 700 verwerfenden gegenüber 11 143 befürwortenden Stimmen abgelehnt. Erst die letzte Volksabstimmung vom 21. Juni 1925 öffnete dem motorisierten Verkehr in Graubünden die Strassen, allerdings keineswegs mit einer überwältigenden Mehrheit, sondern nur knapp mit 11 318 Ja- gegen 10 271 Nein-Stimmen. Damit war der Autokrieg zu Ende. Wohl hatte damals in Graubünden niemand daran gedacht, welch enormen Umfang der Autoverkehr, vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg im allgemeinen und damit auch in unserem Bergkanton annehmen würde. Damit kamen in zunehmendem Masse auch die Belästigungen durch Abgase, Lärm, Gestank und Raserei vorab in unseren engen Dörfern. Um diesen Übeln zu begegnen, begann eine neue, grosse kostenerfordernde Epoche des Autostrassenbaues, die noch längere Zeit nicht abgeschlossen ist.

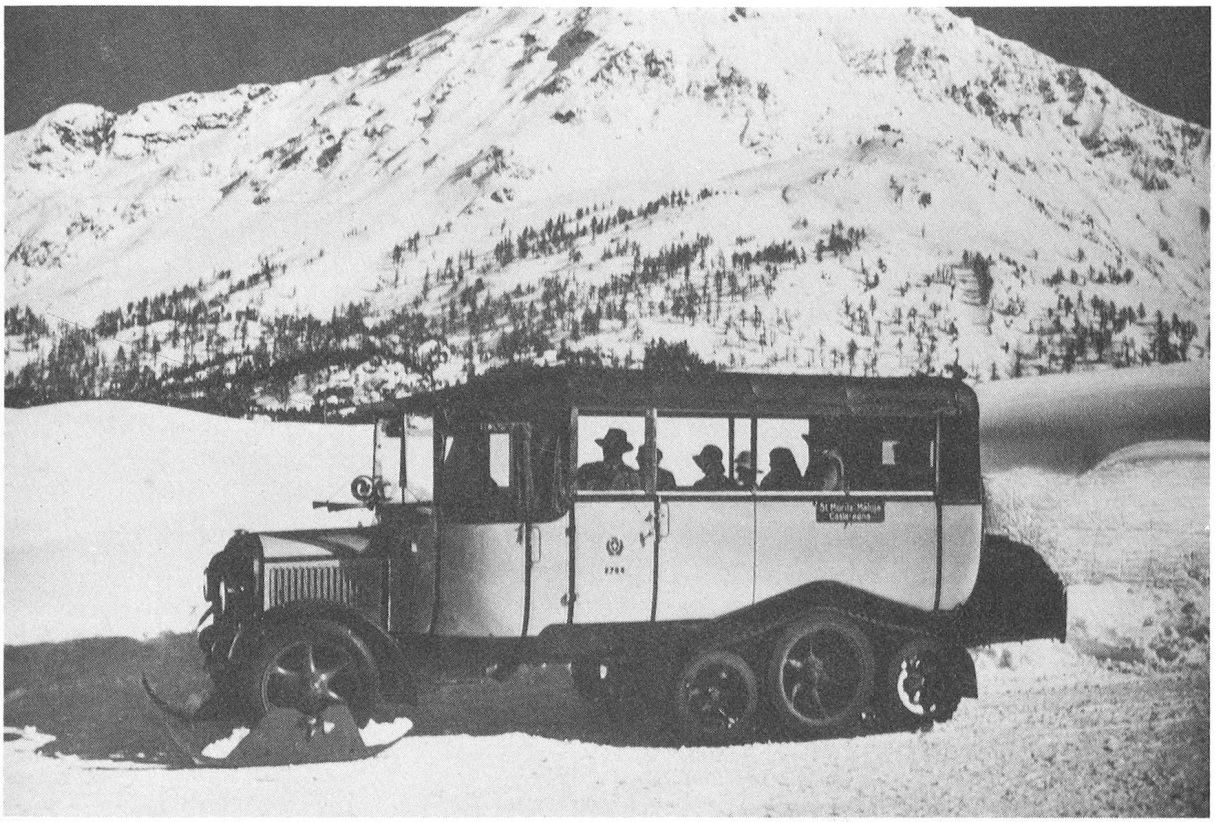
Erstes Postauto in Churwalden am 1. Mai 1920. Abgeänderter Armeelastwagen aus dem Ersten Weltkrieg 1914/18.



Drei Postautos in Churwalden-Parpan 1921. Umgebaute Armeelastwagen aus dem Ersten Weltkrieg 1914/18.

PTT-Alpenpostwagen bei Maloja-Kulm 1922.

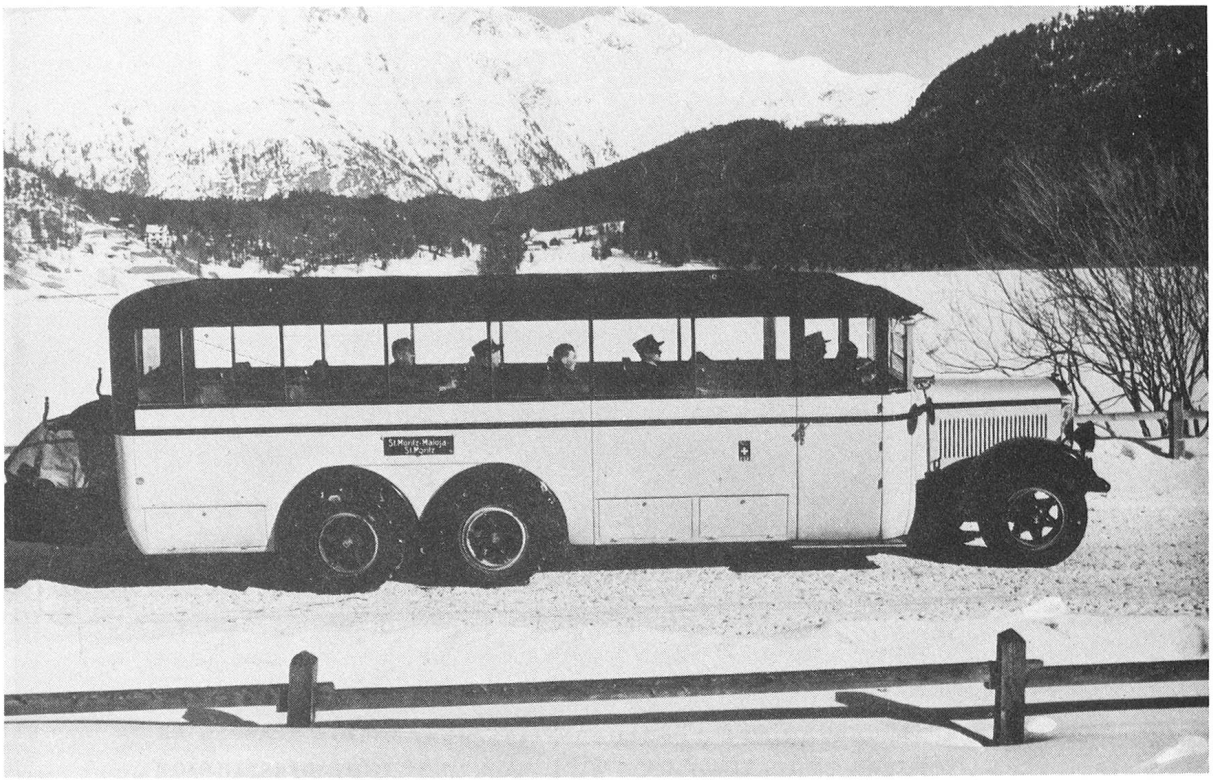
Zwei PTT-Alpenwagen Saurer am San Bernardino-Pass 1925, mit Vollgummibereifung.



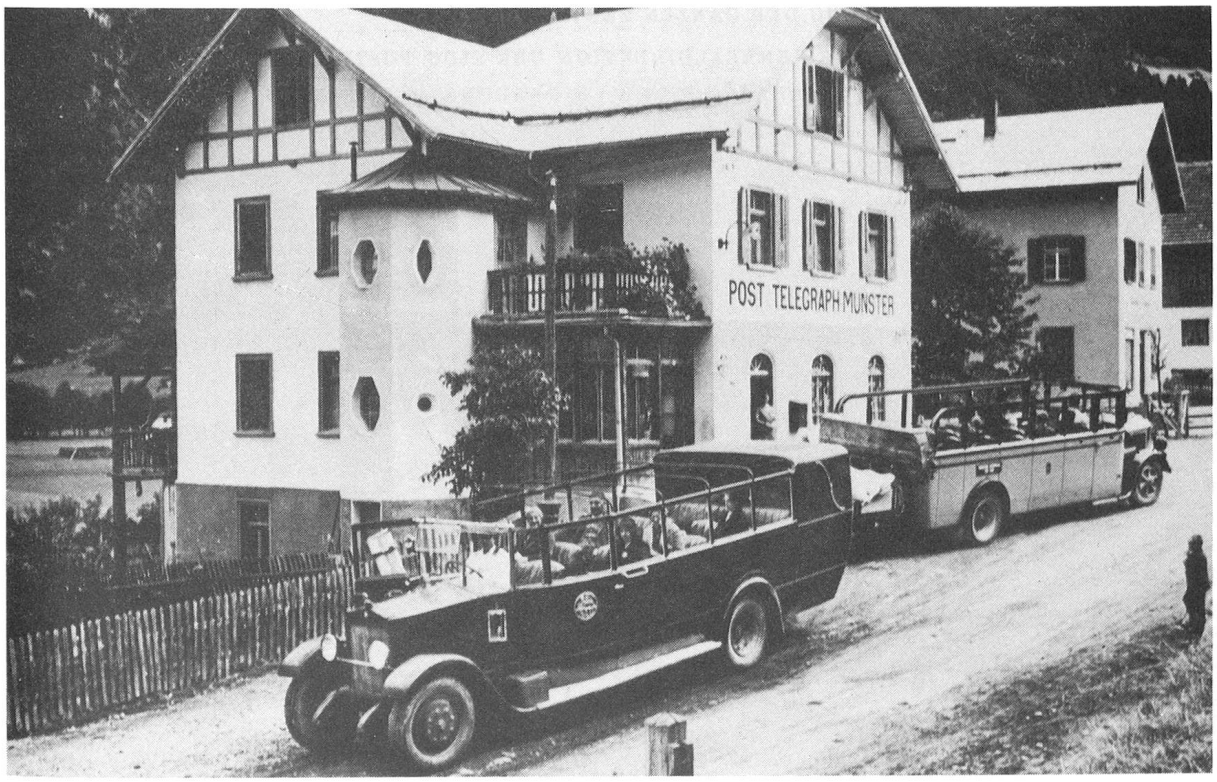
PTT-Alpenwagen mit Nyberg-Raupenantrieb und Metallkufen an den Vorderrädern. Strecke St. Moritz – Maloja – Castasegna, am Silsersee 1925/26. Im Hintergrund Piz La Margna.

Postauto des San Bernardino-Kurses 1928 in der Viamala. Im Hintergrund der Felsen mit den Ruinen der Burg Hohen Rätien.

Das prächtige Stadtor von Ilanz mit dem Turm und Stadtwappen sowie den Wappen der Drei Bünde. Postauto Flims – Ilanz – Vals 1928.



Allwetter-Postwagen, dreiachsig, 17 Plätze, Kurs St. Moritz – Maloja – St. Moritz 1928.



Italiener- (links) und Schweizer-Postauto (rechts) kreuzen in Münster GR. Vor dem Postamt 1933. Routen: Zernez – Ofenpass – Müstair – Vintschgau – Meran – Bozen.
Sämtliche, die Postautos betreffenden Bilder sind freundlicherweise vom PTT-Museum in Bern zur Verfügung gestellt worden.

SONDER-AUTOPOST ÜBER DEN JULIERPASS AM VIERTEN FEBRUAR MCMXXXV
ZUR ERINNERUNG AN DIE ERÖFFNUNG DES WINTERVERKEHRS

DIE JULIERSTRASSE GEHÖRT ZU DEN WENIGEN PASSÜBERGÄNGEN, DIE SEIT DER RÖMERZEIT DIE VÖLKER DIES- UND JENSEITS DES ALPENWALLES VERBUNDEN HABEN. DER KANTON GRAUBÜNDEN HAT VOR GUT HUNDERT JAHREN DIE NATÜRLICHE BESTIMMUNG DIESES WEGES FÜR DEN NORD-SÜD-VERKEHR WIEDER ERKANNT UND SCHUF AUS DEM SAUMPFAD UND DER EINSTIGEN HEERESSTRASSE JULIUS CÆSARS DEN MODERNEN ALPENPASS. SCHRITTWEISE MIT DER ENTWICKLUNG DER VERKEHRSMITTEL GEWANN DIE STRASSE AN INTERNATIONALER BEDEUTUNG UND WIRD NUN DURCH DIE DIESJÄHRIGE ÖFFNUNG IM WINTER FÜR DEN AUTOMOBILVERKEHR, ERMÖGLICHT DANK DER INITIATIVE SCHWEIZERISCHER VERKEHRSPIONIERE, ZUM WICHTIGSTEN NORD-SÜD-ÜBERGANG DER GANZEN ZENTRALALPEN.

AUF BESCHLUSS DER GENERALDIREKTION DER EIDG. POSTVERWALTUNG IN BERN GEHT AM 4. FEBRUAR 1935, ZUR ERINNERUNG AN DIESES VERKEHRSGESCHICHTLICHE EREIGNIS, DIE ERSTE WINTER-AUTOPOSTSENDUNG ÜBER DEN JULIER, MIT VERWENDUNG EINES BESONDEREN ENTWERTUNGSSTEMPELS.

DIE BEHÖRDEN UND VERKEHRSINTERESSENTEN VON ST. MORITZ NEHMEN ANLASS AN DIESEM TAGE DEM DIREKTOR DES KUR- UND VERKEHRSVEREINS

HERRN DR. WALTER AMSTUTZ, ST. MORITZ

BEI DER ERÖFFNUNG DES JULIERPASSES IM WINTER, IHRE GRÜSSE MIT DIESEM HISTORISCHEN POSTKURS ZU ÜBERREICHEN.

ST. MORITZ, AM 4. FEBRUAR MCMXXXV.

GEMEINDE ST. MORITZ

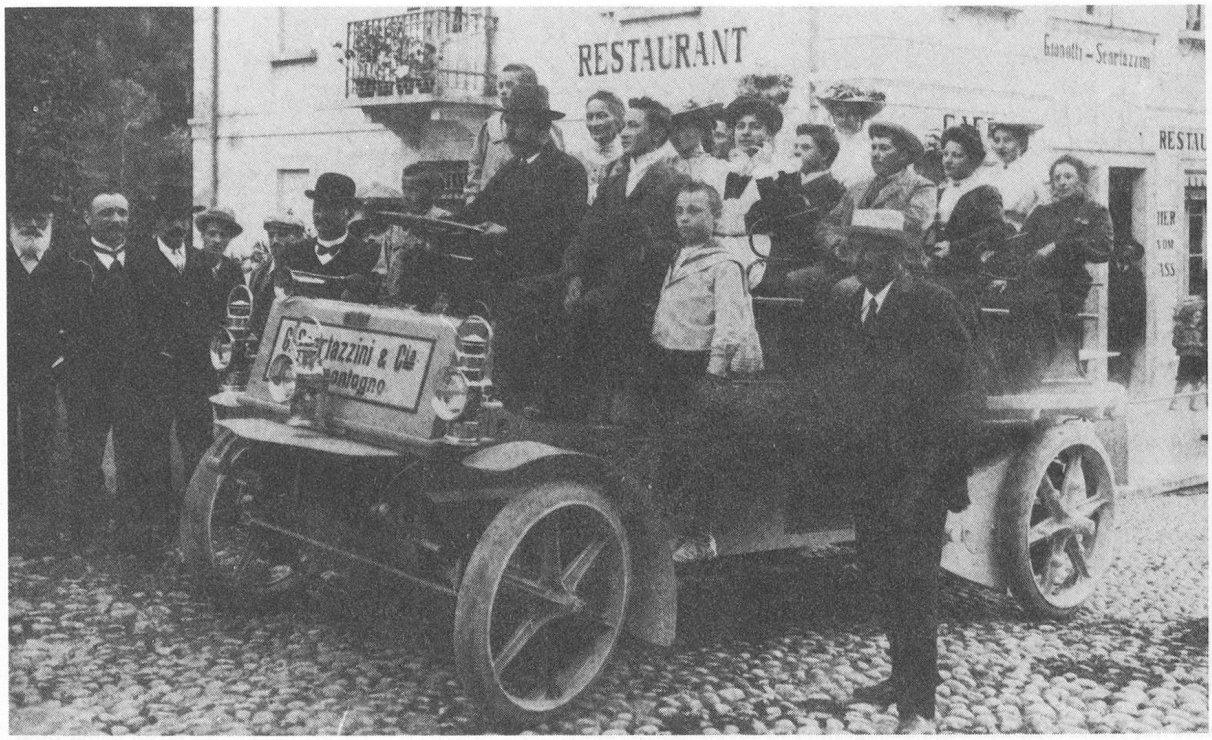
DER PRÄSIDENT:

DER AKTUAR:

KUR- UND VERKEHRSVEREIN ST. MORITZ

DER PRÄSIDENT:

Urkunde zur Eröffnung des Winterverkehrs mit dem Postauto über den Julierpass am 4. Februar 1935. Erhalten von Dr. Walter Amstutz, ehemals Direktor des Kur- und Verkehrsvereins St. Moritz. Originalgrösse 48,5 x 32 cm.



Erstes Auto in Graubünden. 1906 gekauft von der Firma Scartazini in Promontogno Bergell. 1912 wurde das Fahrzeug wieder nach Italien verkauft, da in Graubünden immer noch das Autofahrverbot galt.

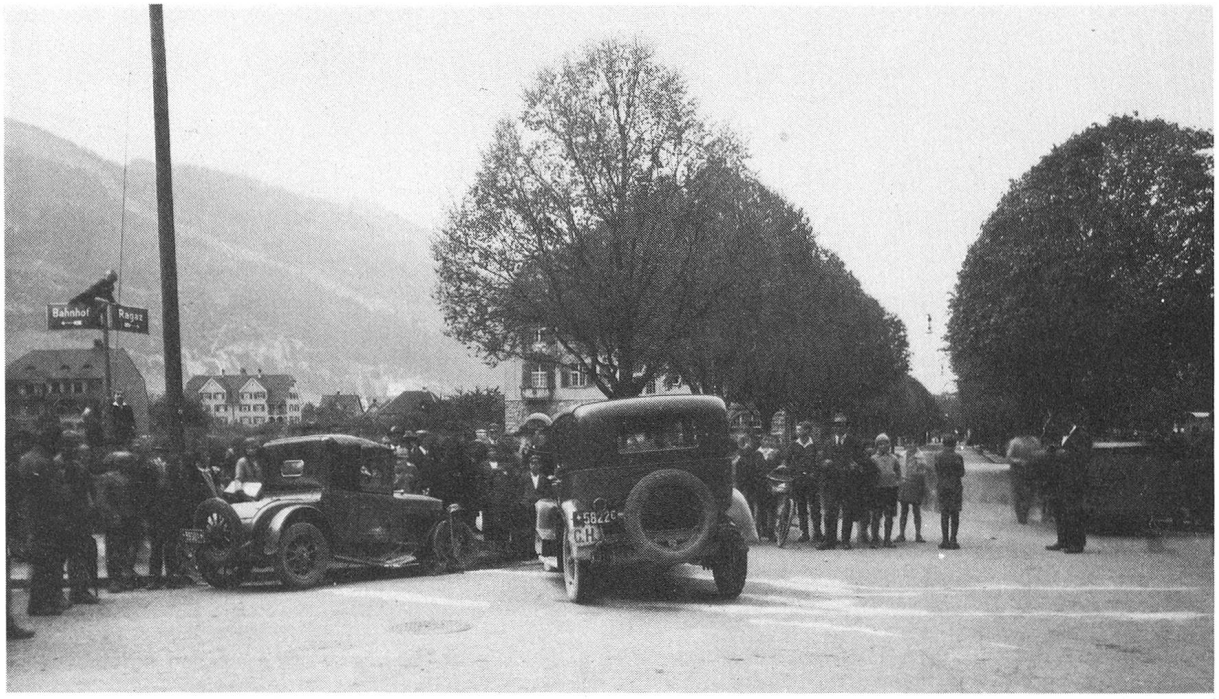
Fotosammlung: Hans Fischer sen., Chur

Autos durften nur verkehren, wenn an der Kantonsgrenze der Motor abgestellt und mit Pferdezug weitergefahren wurde. So geschah es auch mit dem Möbeltransport der Firma Gebr. Kuoni AG von Zürich nach Chur.

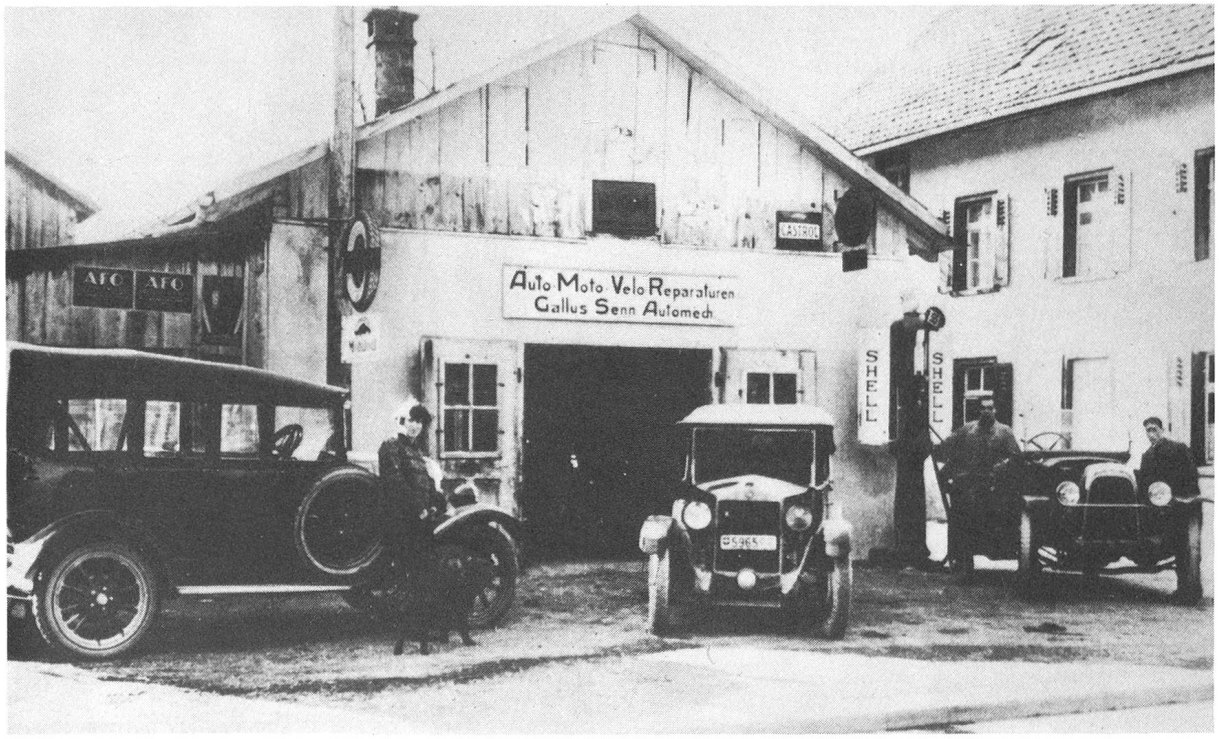
Bild erhalten von Dr. oec. Konrad Kuoni, Zürich

Auto mit Pferdevorspann beim Landgasthof Krone Masans 1923. Foto: C. Lang, Chur

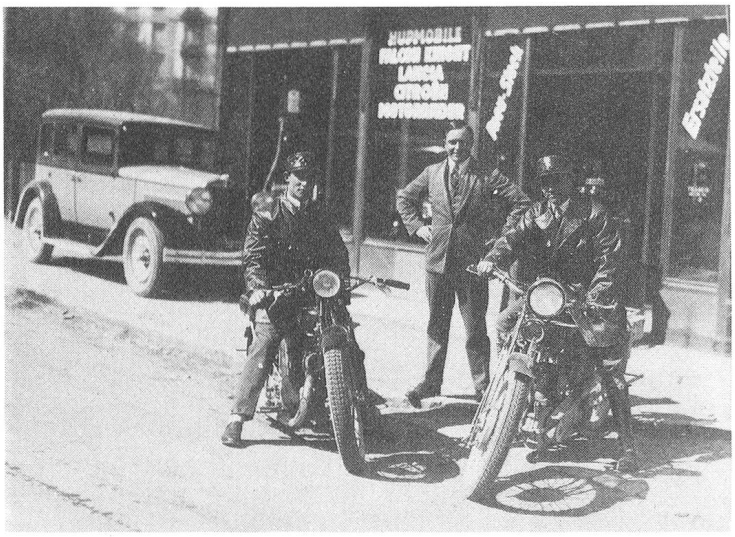
Im Cabriolet mit Privatchauffeur durch die Viamala, so traten zu Beginn des Jahrhunderts die «Herrschaften» auf Bündens Strassen immer stärker in Erscheinung und erregten den Unwillen der Landbevölkerung. Unter dem Druck der Volksmeinung schritt dann der Kleine Rat zu einem totalen Automobilverbot, womit der bündnerische Autokrieg seinen Anfang nahm. Die damaligen Autos glichen noch sehr den Pferdekutschen. Das Bild erhalten von Dr. iur. Peter Metz, Chur



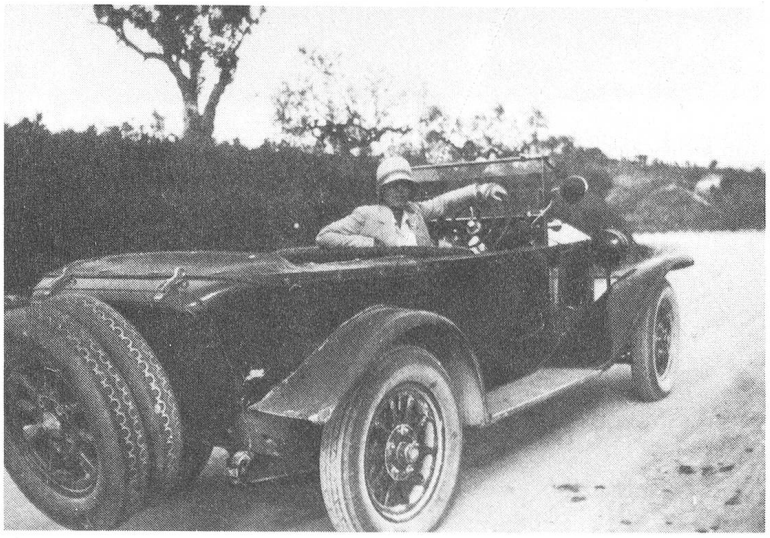
Trotz kleiner Geschwindigkeiten gab es doch schon damals Zusammenstösse. Carambolage 1925 an der Kreuzung Masanser-/ Quaderstrasse. Der Grosse hat den Kleinen erwischt und liegt erbarmungslos am Strassenrand. Personenschaden dürfte keiner entstanden sein, jedoch ist das Interesse der Zuschauer gross. Foto: Salzborn, Chur



15. November 1927, Gründung der Garage Gallus Senn, Landquart. Fotosammlung: Paul Caminada, Thalwil

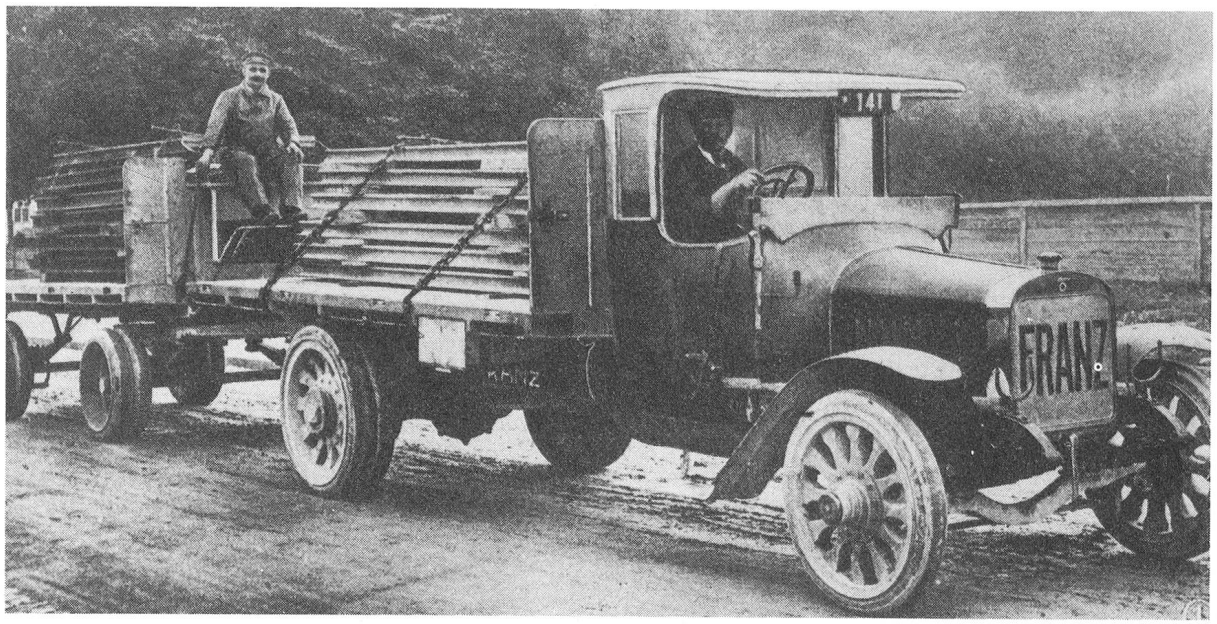


Leonhard Dosch sen. betrieb im Jahre 1926 in St. Moritz-Bad eine Tankstelle mit Motorrad- und Autohandel. Auf dem Bild die ersten Motorräder und ein Auto aus der damaligen Zeit.



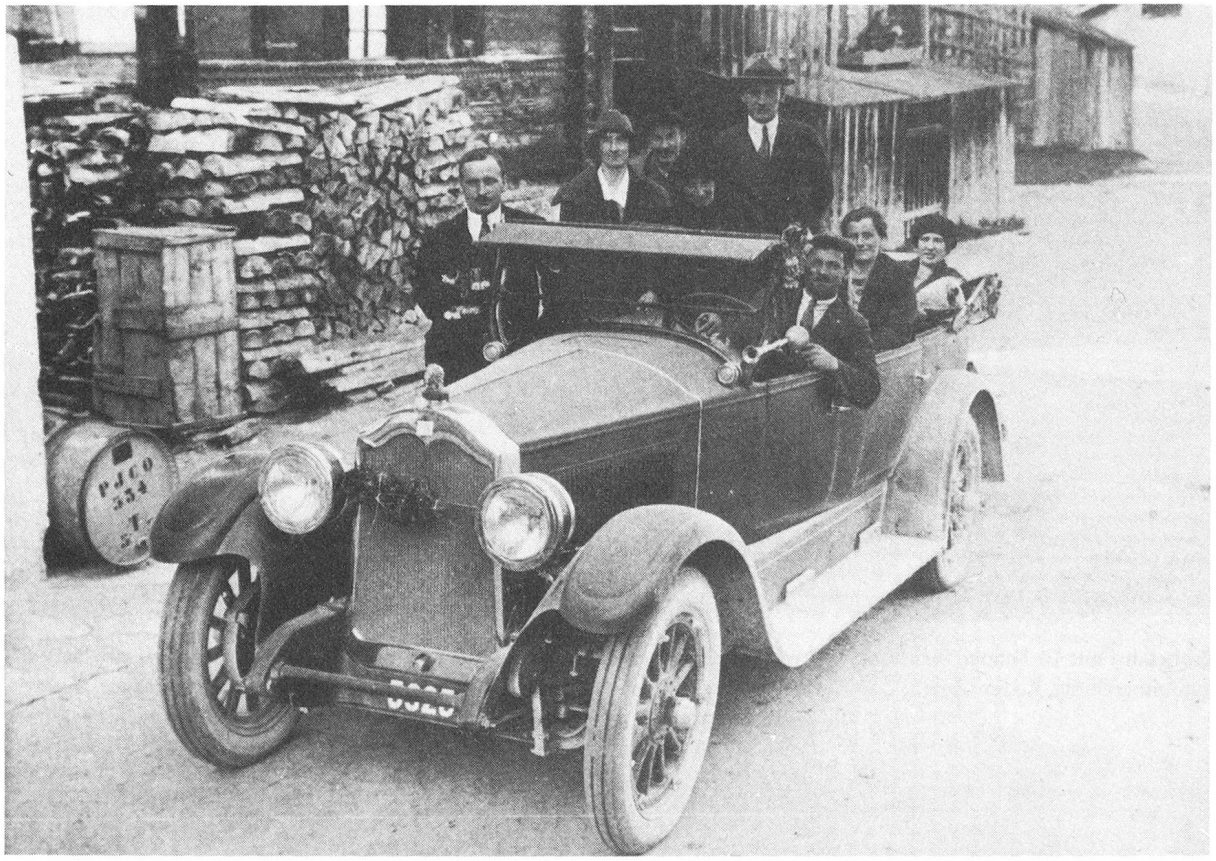
Ein Wagen aus den Anfängen der Motorisierung in Graubünden zirka 1926.
Rasch setzten sich auch die Damen ans Steuerrad!

Erstes Auto von Oberst J. P. Schmidt, Filisur.
Vorn sitzt sein Sohn Walter, mein Mitschüler aus der Kantonsschulzeit. Hinten der Verfasser auf seiner ersten Autofahrt am Albulapass.
Beide Bilder Fotosammlung Hans Braschler, St. Gallen

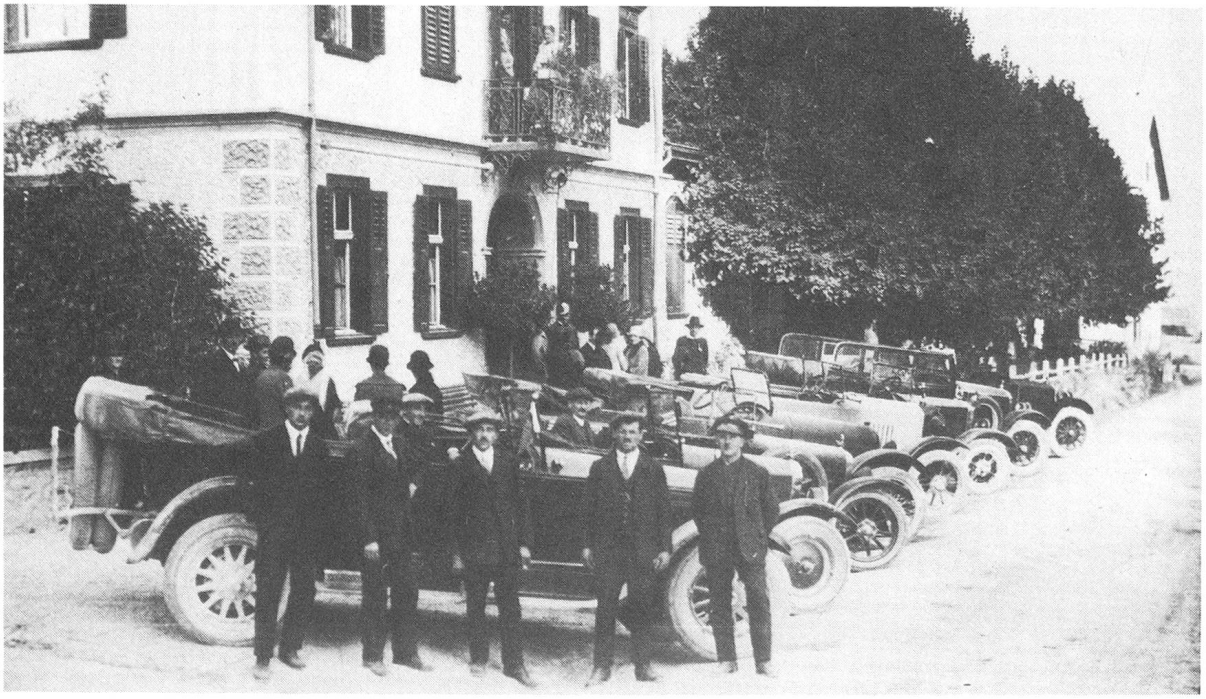


Probefahrt mit 10 Tonnen Belastung. Lastwagen Marke «Franz», Baujahr 1915, mit dem ersten Differenzial-Getriebe, Vollgummibereifung, Kettenantrieb, Zweiradbremse, ohne elektrische Licht- und Signalanlage. Besitzer Hans Fischer sen., Chur.
Das Bild stammt vom Wageneigentümer

Lastwagen mit Vollgummibereifung der Weinhandelsfirma Mascioni Campascio, Gemeinde Brusio/GR. Am Steuer der Firmachef Guido Mascioni vor dem Wohnhaus der Familie Mascioni. Die Fässer werden zum Bahnverlad auf die Station Brusio der Berninabahn gefahren.
Bild erhalten von Loris Mascioni, Campascio



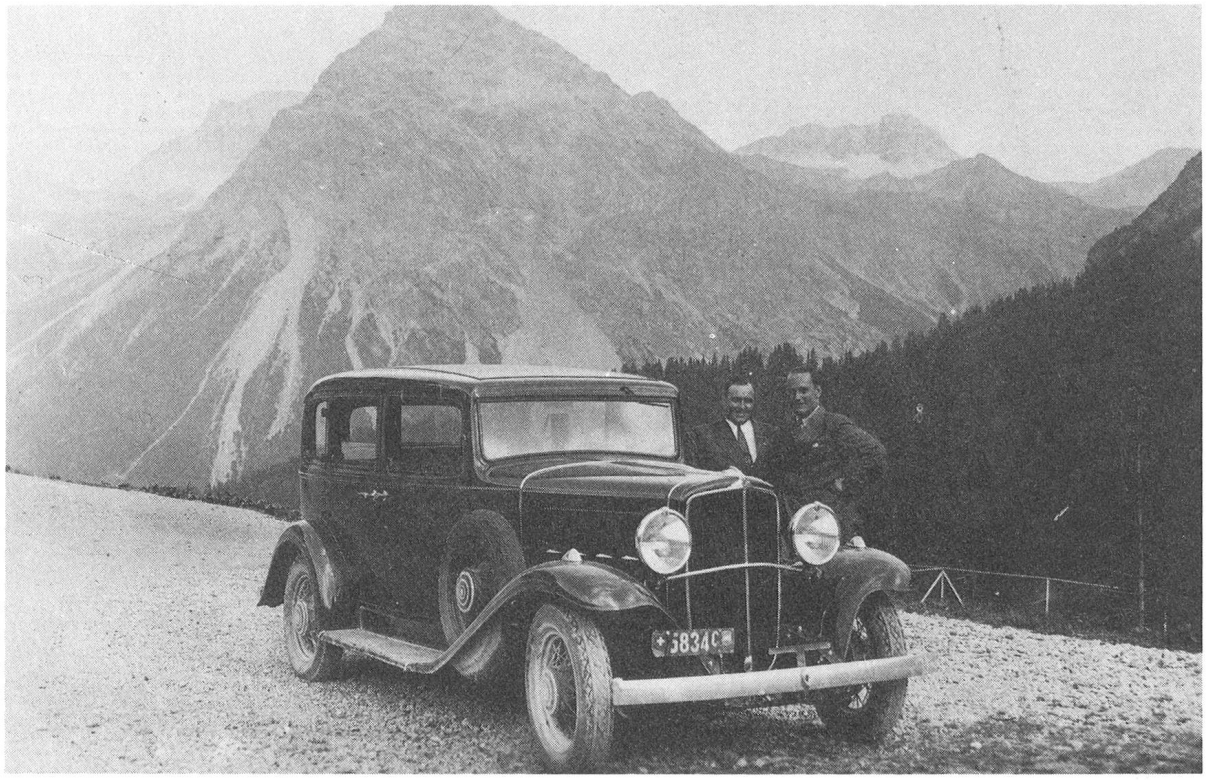
Hans Fischer aus Chur – Transportunternehmer – erster Taxifahrer am Churer Bahnhofplatz mit seinem «Buick», Kontrollschild Nr. 5929 GR, in Vals im Jahre 1925. Es war eines der ersten Automobile, das im Kanton Graubünden verkehrte.



Die östliche Dorfeinfahrt von Flims beim Hotel Vorab. Sonntagsausflug der Churer Automobilisten im Jahre 1928, drei Jahre nach der Zulassung des Autos in Graubünden. Beide Bilder aus der Fotosammlung Paul Caminada, Thalwil

Flüela-Hospiz mit Blick nach Nordwesten. Bald nach der Zulassung des Autos in Graubünden im Jahre 1925 fuhren die «Benzinstänker» – oder «Benzinhengste» – wie man sie damals nannte, über den Flüelapass und die übrigen Pässe Bündens.

Der Brombez-Viadukt der Rhätischen Bahn überquert die Zügenstrassen zwischen Wiesen und Monstein. Die vier «Oldtimer» befinden sich auf der Fahrt nach Davos. Beide Bilder aus der Sammlung Paul Caminada, Thalwil



Links Leonhard Dosch sen. mit einem Geschäftsfreund in Arosa 1930. Auto amerikanischer Rockney.

Verkehrsunfall auf der alten Landstrasse bei Mels zwischen einem Mercedes-Benz Personenauto und einem FBW-Lastwagen.
Beide Bilder erhalten von Lidoc-Garage AG in Chur