

Zeitschrift: Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte
Herausgeber: Staatsarchiv Graubünden
Band: 19 (2008)

Artikel: Graubünden und das Auto : Kontroversen um den Automobilverkehr 1900-1925
Autor: Hollinger, Stefan
Kapitel: 2: Hintergrund
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939170>

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: 11.12.2025

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

2. Hintergrund

Dieses Kapitel befasst sich mit den kontextuellen Voraussetzungen des Bündner Automobilverbots. In Kapitel 2.1 stehen zunächst einige zentrale Entwicklungslinien der Motorisierung des schweizerischen Strassenverkehrs im Vordergrund. Kapitel 2.2 befasst sich anschliessend mit dem Konfliktpotential, welches dieser Prozess in sich barg. Entsprechend der bereits begründeten Ansicht, wonach Motorisierung und Automobilkritik Hand in Hand gehen, sind die beiden Kapitel also einerseits als Gegenstücke, andererseits als Ergänzung zueinander konzipiert.

In Kapitel 2.3 richtet sich das Hauptaugenmerk schliesslich auf die verkehrsgeschichtliche Entwicklung des Kantons Graubünden um die Jahrhundertwende.

2.1 Grundzüge und Rahmenbedingungen der Motorisierung

Christoph Maria Merki und Uwe Fraunholz gliedern den Prozess der Motorisierung nahezu übereinstimmend in drei Phasen.³² Ihre bewährte Einteilung dient auch dem vorliegenden Kapitel als Leitfaden. Unterschieden werden die Jahre 1886–1914, 1914–1920 sowie 1920–1930. Welche Umstände gerade diese Anordnung plausibel machen, werden die weiteren Ausführungen zeigen.

2.1.1 Die Pionierzeit des Automobils (1896–1914)

Die Geschichte des verbrennungsmotorbetriebenen Kraftfahrzeugs beginnt 1885/86. Mit der unabhängig voneinander vorangetriebenen Weiterentwicklung des zehn Jahre zuvor von Nicolaus August Otto (1832–1891) erfundenen Viertaktgasmotors und dessen Einbau in verschiedene Versuchsträger legen die süddeutschen Ingenieure Carl Benz (1844–1929) und Gottlieb Daimler (1834–1900) den Grundstein für die Motorisierung des Strassenverkehrs.³³

³² Merki unterscheidet die Jahre 1895–1914, 1914–1920 und 1920–1930. Siehe: MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, Inhaltsverzeichnis. Uwe Fraunholz unterteilt den Prozess der Motorisierung in die Jahre 1886–1914, 1914–1918 und 1918–1932. Siehe: FRAUNHOLZ, Motorphobia, Inhaltsverzeichnis.

³³ Mit Gottlieb Daimler arbeitete auch Wilhelm Maybach (1846–1929) zusammen.

In der Schweiz wurde das Automobil erstmals 1896 anlässlich der Landesausstellung in Genf vorgeführt.³⁴ Für diese zehnjährige Verzögerung dürften die schwierigen Marktbedingungen verantwortlich gewesen sein, mit welchen sich der Handel mit den neuartigen Kraftmaschinen konfrontiert sah. Die süddeutschen Ingenieure waren nämlich nicht die Erfinder des Automobils an sich, sondern allenfalls des selbstbeweglichen Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor. Die damals bereits existierenden dampf- und elektrizitätsbetriebenen Fahrzeuge konkurrenzten mit dem neuartigen «Benzin-Schnauferl» ebenso wie die traditionellen, durch Pferdekraft angetriebenen Wagen, und lange Zeit blieb ungewiss, welches Antriebssystem sich letztlich durchsetzen würde. Hinzu kamen weitere Verkaufshemmnisse. Die hohen Anschaffungs- und Unterhaltskosten limitierten den Kreis potentieller Käufer. Die tückischen Lenk-, Brems- und Fahreigenschaften, die stete Pannenanfälligkeit und Wartungsintensität bestimmter Bestandteile sowie die komplizierte Handhabung des Motors, bei dem es noch vielerlei manuell zu regeln und im Auge zu behalten galt, verlangten vom Fahrzeugführer Geschick und technischen Sachverstand. Der wohl entscheidende Schwachpunkt der frühen Automobile lag jedoch darin, dass die zu geringe Motorenstärke ihrem Aktionsradius enge Grenzen setzte und die Fahrzeuge vor jeder grösseren Steigung kapitulieren liessen. In ihrer Summe verhinderten die verschiedenen Faktoren noch bis in die späten 1890er-Jahre den Einsatz des Automobils als zuverlässiges und leistungsfähiges Verkehrsmittel.³⁵

Es waren schliesslich und in erster Linie französische Hersteller mit Kapital und Know-how aus der Fahrradherstellung, welche begannen, die Praxistauglichkeit und den Komfort des Automobils zu verbessern, dieses auf dem Markt zu positionieren und einen Kundenstamm aufzubauen. Vermarktet wurde das Automobil in erster Linie jedoch nicht als Verkehrsmittel, sondern ganz gezielt als Sportvehikel sowie Repräsentations- und Luxusfahrzeug. Entsprechend zählte ab Mitte der 1890er-Jahre vor allem das zahlungskräftige, vergnügungs- und distinktionsdurstige Pariser Bürgertum zu den ersten Automobilbesitzern. Ihnen folgten um die Jahrhundertwende die Angehörigen einzelner Berufsgruppen, allen voran Ärzte und Kaufleute, welche ihre Autos nicht bloss zu Flanier-, sondern auch für Dienstfahrten einzusetzen pflegten.³⁶

³⁴ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 52.

³⁵ MÖSER, Kraftwagen: Kutsche ohne Pferde. In: Der Brockhaus multimedial 2002.

³⁶ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 38–48. Anzumerken ist, dass die berufliche Verwendung des Automobils dessen Einsatz zu Spazierfahrten natürlich keinesfalls ausschloss.

Auch in der Schweiz trat das Automobil um die Jahrhundertwende in eben diesen Wahrnehmungsformen auf. Noch 1923 unterschied die Wirtschaftsdissertation von Adolf von Salis-Soglio die *«Berufswagen als Hilfsmittel für den Alltag»* und die *«Kraftwagen zum Sport und Luxusgebrauch»*. Letztere definierte er wie folgt:

*Unter Sportwagen werden [...] solche Automobile verstanden, welche von Liebhabern zur Vollbringung aussergewöhnlicher technischer Leistungen angeschafft werden. [...] Als reine Luxuswagen seien diejenigen bezeichnet, die weder nach rein ökonomischen Überlegungen noch zu Sportzwecken, sondern lediglich als komfortable Personentransportmittel zu gelegentlichem Verkehrs- oder Reisezweck angeschafft werden.*³⁷

Wie die Berufswagen unterhielten sich die Sport- und Luxuswagen nicht von selbst, sondern bedingten finanzielle Ressourcen, welche einen *«hohen ökonomischen Lebensstandard des Anschaffers»* voraussetzten.³⁷

Im Verlauf der Jahre nahm die Verwendung des Automobils als Sportgerät und zu Vergnügungszwecken zusehends ab, wohingegen die berufliche Nutzung an Bedeutung gewann. Merki geht davon aus, dass die 'Wachablösung' in der Primärfunktion des Automobils um das Jahr 1912 stattfand.³⁸ Allerdings gilt diese Feststellung wohl nur bedingt für die Schweiz, wo ein besonderer, verzögernd wirkender Umstand zum Tragen kam. Als Folge des Tourismus verkehrten in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg auf den Strassen der Eidgenossenschaft mehr als doppelt so viele ausländische Pkws, als dort selbst zugelassen waren. Im Jahre 1907 betrug die Anzahl der vorübergehend in die Schweiz eingereisten Automobile mehr als das Vierfache des schweizerischen Kfz-Bestands, 1910 das Drei- und 1913 das Zweifache.³⁹ Gemessen am gesamten Pkw-Verkehr ist daher davon auszugehen, dass die Benutzung des Automobils zu Privat- und Reisezwecken auf den schweizerischen Strassen noch bis zum kriegsbedingten Einbruch des privaten Reiseverkehrs im Sommer 1914 überwog.

³⁷ SALIS-SOGLIO, Wirtschaftliche Grundlagen der Schweizer Automobilindustrie, S. 52f.

³⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 61. Hinweis: Merki bezieht seine Aussage auf die Verhältnisse in Frankreich. In Deutschland sank der Anteil der reinen Sportfahrzeuge gegenüber den Berufsfahrzeugen bereits 1910 unter die 50%-Marke. Ebenda, S. 67.

³⁹ MERKI, L'internationalisation du trafic routier avant 1914, S. 333.

Der Umstand, dass die Automobile je länger je mehr nicht nur im Nahverkehr, sondern auch als Transportmittel für die Fahrt in die Ferien eingesetzt wurden, bedingte Verbesserungen in der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit. Ab 1910 vermochte das Automobil schliesslich seine wichtigsten Trümpfe gegenüber den übrigen strassengebundenen Verkehrsträgern auszuspielen. Es waren dies in erster Linie die hohen erzielbaren Geschwindigkeiten und der grosse Aktionsradius. Ebenso das Wissen, wann und wohin auch immer fahren zu können, weder auf Schiene noch Fahrpläne angewiesen zu sein, und die Möglichkeit des Reisens in einer privaten Atmosphäre übten fortan eine wachsende Attraktivität auf all jene aus, welche die Zeit und das Geld für derlei Aktivitäten aufbringen konnten.⁴⁰ Entsprechend leicht fiel es Otto Julius Bierbaum (1865–1910), einem bürgerlichen Exponenten des frühen Automobilismus, die individuelle Mobilität des Autos gegen das Massentransportmittel Eisenbahn auszuspielen: Denn, so seine Argumentation, wer in die Eisenbahn einsteige, der habe sein Reisebillet

*[...] auch mit der Aufgabe des Selbstbestimmungsrechts für eine gewisse Zeit bezahlt. Wer sich in ein Eisenbahncoupé begibt, begibt sich auf eine Weile seiner Freiheit. Jede Fahrt auf der Eisenbahn ist ein Gefangenentransport; die Wärter nennt man Schaffner; die Gefängnisordnung nennt man Eisenbahnreglement [...].*⁴¹

Auch im Transportwesen machte sich die technische Weiterentwicklung des Automobils zwar langsam, jedoch zunehmend bemerkbar. Ab etwa 1905 wurden in der Schweiz Lastwagen für den Gütertransport eingesetzt, vorläufig jedoch nur in einem «volkswirtschaftlich bescheidenem Rahmen vor allem für den Transport von Eil- und Stückgut in städtischen Gebieten».⁴² Auf Grund technischer Beschränkungen, insbesondere der bereits genannten Untermotorisierung, welche sich bei der zu bewegendenden Eigen- und Transportlast verstärkt auswirkte, vermochte der Lastwagen in dieser Phase jedoch weder das Fuhrwerk zu ersetzen, noch mit der Eisenbahn zu konkurrenzieren.⁴³

Welche Gründe hierfür verantwortlich waren, lässt sich anhand der Schwierigkeiten aufzeigen, welche im Zuge der am 1. Juni 1906 probenhalber vollzogenen Umstellung zweier Pferdepostlinien im Kanton Bern auf den

⁴⁰ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 25f.

⁴¹ BIERBAUM, Yankeeoodlefahrt und andere Reisegeschichten, S. 467.

⁴² MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 75f.

⁴³ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 75.

Kraftfahrzeugbetrieb auftraten. Zwar ergaben die Versuchsfahrten rasch, dass das Postautomobil schneller operieren konnte als sein bespannter Vorläufer (rund 15 statt vorher 7 bis 8 km/h), was die Fahrzeit für die 17 Kilometer lange Strecke Bern–Detligen von 130 auf 75 Minuten fast halbierte, jedoch gefährdeten die häufigen Pannen die Einhaltung des Fahrplans. Weitere Schwachpunkte waren der aufwendige Unterhalt sowie die hohen Anschaffungskosten.⁴⁴ Selbst die Erhöhung der Transportkapazität von vorher 4 bis 8 auf neu 12 bis 14 Passagiere vermochte die Verantwortlichen letztlich nicht zu überzeugen. Im Jahre 1909 resümierte die Post in einem Bericht:

*Die hohen Betriebsausgaben, die kostspieligen Reparaturen, Verzinsung und Amortisation erfordern einen Kostenaufwand, der in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen dieser Einrichtung steht.*⁴⁵

Weiter wurde in dem Bericht die Prognose gestellt, dass die Rückkehr zum billigeren Pferdebetrieb wohl unausweichlich sei, und in der Tat bediente die Post eine der beiden Teststrecken fortan wie bis anhin.⁴⁶

Analog zu Paris verfügte mit Genf auch die Schweiz über ein eigentliches Zentrum des Automobilismus. 1914 waren im Stadtkanton ein Viertel aller in der Schweiz zugelassenen Personenwagen und fast ein Drittel aller Motorräder registriert.⁴⁷ Überhaupt ist anzumerken, dass die Kraftfahrzeuge recht unregelmässig auf die Kantone verteilt waren. Der Vorsprung Genfs, anderer Städte und der Westschweiz kontrastierte erheblich mit dem geringen Motorisierungsgrad der Gebirgs- und Agrarkantone. Als 1910 in Genf bereits 371 Personenwagen verkehrten, waren in den Kantonen Uri, Schwyz, Unterwalden, Glarus und Zug zusammen gerade einmal 26 Kraftfahrzeuge immatrikuliert.⁴⁸ Dieser Motorisierungsvorsprung hielt sich erstaunlich lange. Als 1929 in Genf auf jedes Automobil noch 24 Einwohner kamen, verzeichneten die Statistiken für den Kanton Uri nach wie vor 234 Einwohner/Kfz und im

⁴⁴ MERKI, Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto, S. 97.

⁴⁵ Zitiert nach: BRETSCHER, Von der Postkutsche zum Postauto, S. 49.

⁴⁶ Was freilich (und gerechterweise) niemanden daran hindert, heuer das 100-Jahr-Jubiläum des Postautos zu feiern. Der Vollständig- und Vergleichbarkeit halber gilt es noch anzumerken, dass auch die Pferdepost in all den Jahren ihres Bestehens stets defizitär gearbeitet hat. Der Kostendeckungsgrad betrug 1890 gerade einmal 40 %, sank bis 1900 auf 36 % und 1909 auf 24 %. BRETSCHER, Von der Postkutsche zum Postauto, S. 38.

⁴⁷ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 70.

⁴⁸ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 56.

gesamtschweizerischen Durchschnitt immerhin noch 36.⁴⁹ Diesen Umstand gilt es bei der Analyse der nachfolgenden Motorfahrzeugstatistiken zu beachten, auf welche im weiteren Verlauf noch mehrmals verwiesen wird.

Abb. 1: Entwicklung des Schweizer Kfz-Bestands nach Fahrzeugtypen (exkl. Militärfahrzeuge).

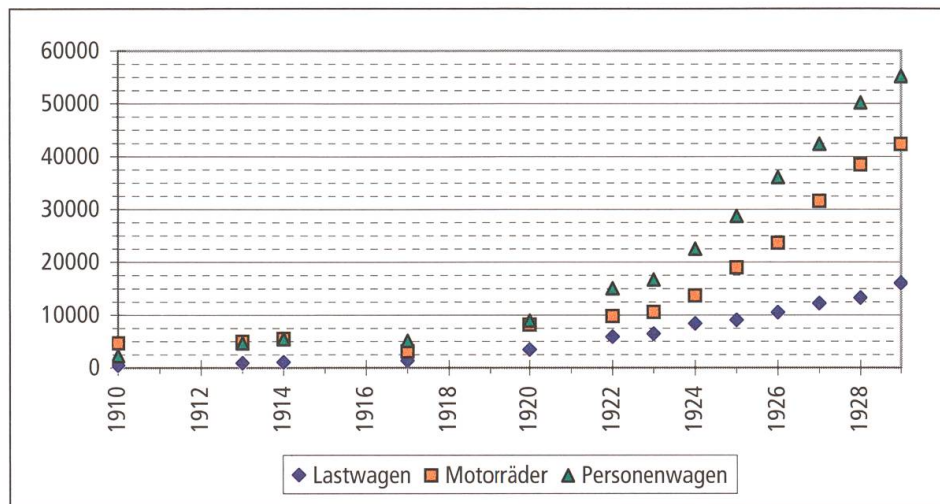
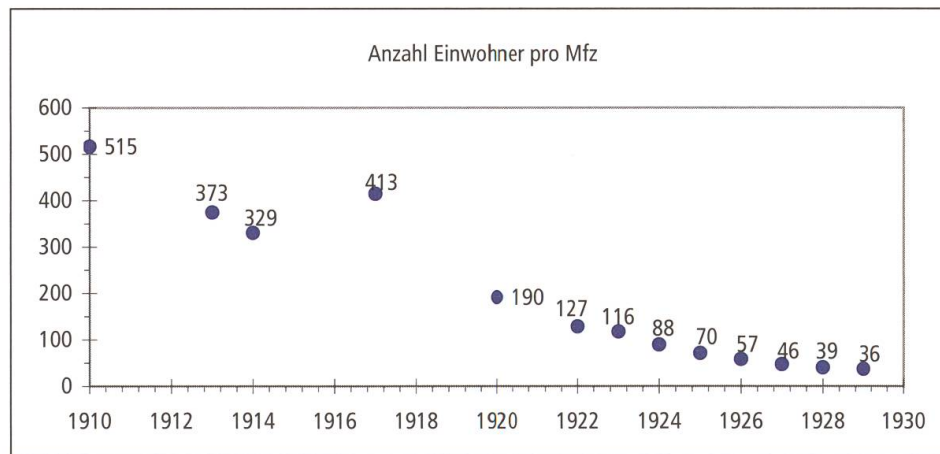


Abb. 2: Die Entwicklung des Schweizer Motorisierungsgrades (Einwohner je Kraftfahrzeuge).



Quelle: Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929. Herausgegeben vom Eidgenössischen Statistischen Amt. Bern, 1930, S. 5. In den Jahren vor 1910 sowie in den Jahren 1911/12, 1915/16, 1918/19 und 1921 wurden keine Erhebungen durchgeführt.

⁴⁹ Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929, S. 5.

Nicht minder uneinheitlich als die räumliche Verteilung der Automobile gestalteten sich die rechtlichen Rahmenbedingungen. Zumal die Automobilgesetzgebung in der Schweiz lange Zeit in den Kompetenzbereich der Kantone fiel – ein Bundesgesetz über den Motorfahrzeugverkehr trat erst 1933 in Kraft –, bestanden in nahezu jedem der 25 Kantone eigene Polizeiverordnungen, Tempolimiten und Gebührensysteme. Bestrebungen, die Automobilgesetzgebung zu vereinheitlichen, führten 1904 und 1914 zu zwei interkantonalen Konkordaten, welchen jedoch mehrere Kantone nicht beitreten wollten.⁵⁰ Und so lange keine Widersprüche geschaffen wurden, besaßen selbst die Konkordatskantone weiterhin das Recht, eigene Bestimmungen für den Automobilverkehr zu erlassen.⁵¹

Für das Bündner Automobilverbot bildete gerade dieser verkehrspolitische Föderalismus eine wichtige Voraussetzung. Anders als in den anderen Ländern und Regionen Europas lag die Entscheidungs- und Befugnisgewalt nicht in der weit entfernten Landeshauptstadt, sondern im nahe gelegenen Chur.

2.1.2 Bewährungsprobe im Ersten Weltkrieg (1914–1918)

Der Erste Weltkrieg bildet auch auf dem Gebiet der Motorisierung eine wichtige Zäsur. Ein Einfluss ist in zweierlei Hinsicht feststellbar. Auf der einen Seite führte die kriegsbedingte Gummi- und Treibstoffrationierung zu einem Einbruch des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Die sinkenden Bestandzahlen ab 1914 sowie die Abnahme des Motorisierungsgrades (siehe Abb. 1 und 2, S. 26) sind als Folge dieser Rohstoffknappheit zu verstehen. Auf der anderen Seite führte eine weitere Leistungsverbesserung dazu, dass das Automobil in den Kriegsjahren auch seine Wirtschaftlichkeit unter Beweis stellen konnte. Im Gegensatz zur Zahl der zugelassenen Motorenwagen und Motorräder, welche zwischen 1914 und 1917 um 6% bzw. 43% zurückgingen, stieg der Lastwagenbestand um 32%.⁵² Der bislang vorherrschende und wenig schmeichelhafte Ruf eines elitären Sportgeräts und Luxusobjekts wurde nun zunehmend um den Begriff und das Konzept des Nutzfahrzeugs ergänzt. In Abgrenzung zu den ‘unnützen’ Sportvehikeln der Vorkriegszeit zählten hierzu vor allem Lastwagen, Traktoren, Lieferwagen und Spezialfahrzeuge von Feuerwehr oder Sanität.

⁵⁰ Es waren dies 1904: Graubünden, Thurgau und Uri; 1914: Graubünden, Ob- und Nidwalden sowie Zug.

⁵¹ Siehe hierzu: NUSSBAUM, Motorisiert, politisiert und akzeptiert, S. 1–24.

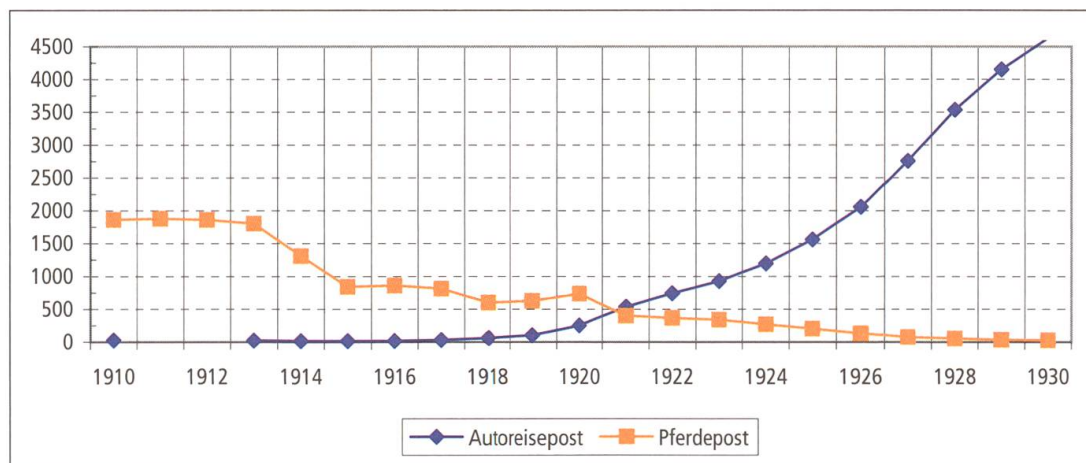
⁵² Schweizerische Automobilstatistik. Bestand der Motorfahrzeuge auf Ende 1929, S. 5.

2.1.3 Das Automobil auf der Überholspur (1919–1930)

Der katalysierende Effekt des Ersten Weltkriegs kam schliesslich in den folgenden Jahren voll zum Tragen. Dies lässt sich erneut am Beispiel der Motorisierung der Pferdepost belegen. Für die fortlaufende Einstellung des Kutschendienstes auf immer mehr Strecken waren zwei sich potenzierende Faktoren ausschlaggebend: Zum einen verbesserten sich die technischen Fortschritte die Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit des Automobils in einer solchen Masse, dass nun selbst die Alpenkurse mit Automobilen bedient werden konnten, zum anderen führten der kriegsbedingte Einbruch des Reiseverkehrs und die gleichzeitig steigenden Futtermittelpreise dazu, dass sich das Pferdetransportnetz sozusagen von selbst auflöste.⁵³ In Zahlen ausgedrückt, lesen sich diese Fakten wie folgt: Im Jahr 1913 transportierte die Pferdepost noch 1,8 Mio. Passagiere, 1918 war es gerade noch ein Drittel (siehe Abb. 3).

Während der Pferdebestand und die gefahrenen Wagenkilometer der Post zwischen 1914 und 1919 um beinahe 50 Prozent sanken, stieg die Zahl der eingesetzten Motorfahrzeuge zwischen 1918 und 1921 von 6 auf 94, und sie verdoppelte sich im Jahr 1923 auf 183 und 1926 auf 341.⁵⁴ Ab 1921 transportierte die Autopost schliesslich mehr Passagiere als die Pferdepost.

Abb. 3: Anzahl Fahrgäste der Reisepost (in 1000) nach Fahrzeugart (1910–1930).



Quelle: BRETSCHER, *Von der Postkutsche zum Postauto*, S. 34 (Pferdepost) und S. 167 (Autopost).

⁵³ FREI, Eine funktionale Bestandsaufnahme der Pferdepost, 1850–1920, S. 94.

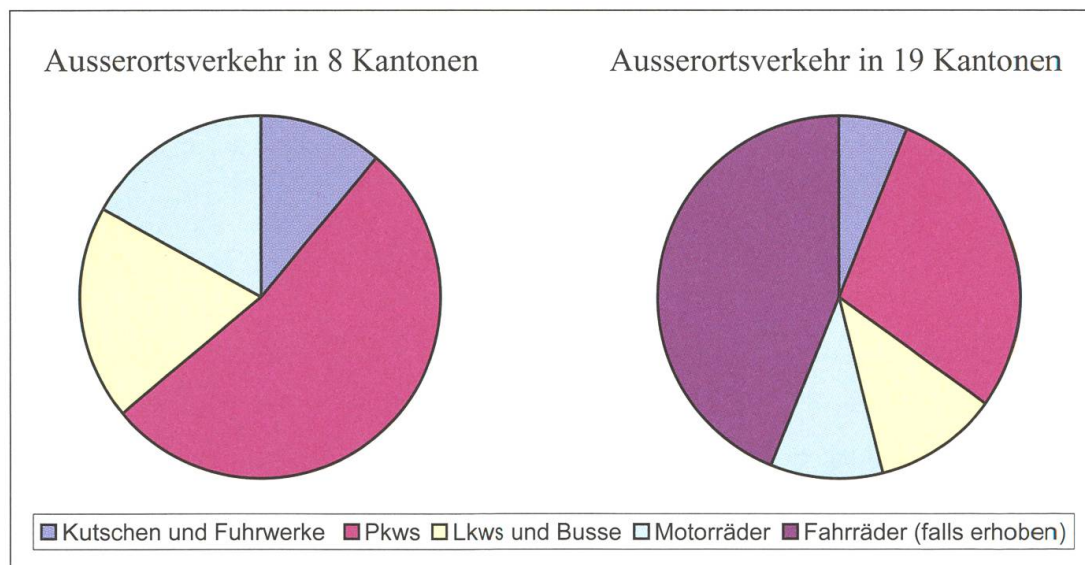
⁵⁴ BRETSCHER, *Von der Postkutsche zum Postauto*, S. 30, 33 und 162.

Eine wesentliche Ursache für diese Umstellung lag in der Kosten- und Transporteffizienz des Kraftfahrzeugs. Im Jahr 1921 errechnete die Post, dass der motorisierte Verkehr im Vergleich zur Pferdepост eine Leistungssteigerung um das Fünffache und eine Verbesserung der Rentabilität um 50% zur Folge haben würde.⁵⁵

Lkw und Bus konkurrierten ab Mitte der 1920er-Jahre jedoch nicht mehr bloss ihre pferdebespannten Vorgänger, sondern zunehmend auch die Eisenbahn. Während das Lastautomobil bis dahin das Eisenbahnnetz lediglich ergänzt und wie das Pferdefuhrwerk als blosser Zubringer fungiert hatte, begann es nunmehr, seinen Herrschaftsanspruch auch in den von der Eisenbahn erschlossenen Gebieten anzumelden.

Die Entwicklung im Bereich des Personenverkehrs verlief ähnlich. Nachdem die Entwicklung von 1910 bis 1920 nur zögerlich verlaufen war, setzte in den 1920er-Jahren ein regelrechter Motorisierungsschub ein (siehe Abb. 1 und 2, S. 26). Dieser war eine Folge des Umstands, dass neue Produktionstechniken, Preissenkungen bei den Rohstoffen und technische Fortschritte die Kosten für die Anschaffung und den Unterhalt der Automobile derart sinken liessen, dass der Privatwagen nun auch für die Haushalte der oberen

Abb. 4: Jahresmittelwerte der Schweizer Strassenverkehrszählung aus den Jahren 1928/29.



Quelle: MEIER, Die Schweizerische Verkehrszählung 1928/29, S. 10f.

⁵⁵ Geschäftsbericht der Schweizerischen Postverwaltung 1921, S. 53.

Mittelschicht und immer mehr Unternehmen erschwinglich wurde.⁵⁶ Bereits vor 1930 war es schliesslich so weit, dass die Kraftfahrzeuge ihre pferdebespannten Vorläufer hinsichtlich des Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen weit hinter sich liessen. Die Ergebnisse der beiden ersten in der Schweiz durchgeführten Strassenverkehrszählungen belegen diese Feststellung.⁵⁷ (siehe Abb. 4, S. 29).

Ab 1921 entsprach schliesslich die volkstümliche Vorstellung vom Automobil als Verkehrsmittel der 'oberen Zehntausend' nicht mehr den Zahlen der Statistiken (siehe Abb. 1, S. 26). Von einer eigentlichen Massenmotorisierung konnte zu dieser Zeit jedoch noch keine Rede sein. Eine im Jahre 1925 im Kanton Zürich durchgeführte Erhebung der Motorfahrzeugbesitzer nach Berufsgruppen ergab, dass das Automobil nach wie vor ein bürgerliches Gefährt war. 49% der 6'770 registrierten Pkw-Besitzer waren Industrielle und Kaufleute, 31% Gewerbetreibende, 11% Ärzte und Angehörige wissenschaftlicher Berufe. Arbeiter und Angestellte folgten mit 2,4% ebenso abgeschlagen wie die Landwirte mit 3,4%.⁵⁸ Letzteren bot in der Regel das Motorrad einen vergleichsweise kostengünstigen Einstieg in die Motorisierung.⁵⁹

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich das Automobil nach anfänglichen Problemen rasch als effizientes und beliebtes Verkehrsmittel etablieren konnte. Im Vergleich zur Anfangszeit der Motorisierung fand ab Mitte der 1920er-Jahre eine regelrechte Umkehrung der Verhältnisse statt. War es zu Beginn des Jahrhunderts noch das Automobil, welches sich gegenüber den konkurrenzierenden Verkehrsmitteln behaupten musste und jahrelang zu einem regelrechten Nischendasein gezwungen war, setzte es nun seinerseits die übrigen Verkehrsträger mächtig unter Druck.⁶⁰

⁵⁶ JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 67; MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 109.

⁵⁷ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 135–138.

⁵⁸ Statistik über den Verkehr mit Motorfahrzeugen im Kanton Zürich 1925, in: Statistische Mitteilungen betreffend den Kanton Zürich. Heft 155. Hg. vom kantonalen statistischen Bureau. Winterthur 1926. S. 60. Für das Jahr 1926 siehe Heft 157. Für eine ähnliche Zählung in der Stadt Bern siehe JAISLI, Entwicklung, Stand und Auswirkungen, S. 142.

⁵⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 120–125.

⁶⁰ MONTEIL, Eisenbahn- und Automobilverkehr in der Schweiz, S. 44.

2.2 Allgemeine Ursachen der Automobilkritik

Die rasche Zunahme der Motorisierung soll und darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Entwicklung in weiten Kreisen der Bevölkerung alles andere als unumstritten war. Nachfolgend werden vier grosse Herausforderungen vorgestellt, von deren adäquater Bewältigung die Akzeptanz der Automobiltechnologie massgeblich abhing. Ebenfalls behandelt werden die möglichen Gründe für den in den 1920er-Jahren einsetzenden Rückgang der Widerstände gegen das Automobil.

2.2.1 Die umweltseitigen Belästigungen

Das Automobil traf bei seinem Erscheinen auf Strassen, welche für den Langsamverkehr, d.h. für Fussgänger, Kutschen und Fuhrwerke konzipiert worden waren.⁶¹ Sie waren schmal und bestanden in der Regel aus gepresstem Schotter, Kies und Sand.⁶² Eine grundlegende Ursache für die Automobilkritik lag somit buchstäblich auf der Strasse: der Staub. Wenn das mit vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten fahrende und schwere Automobil über diese unbefestigte Oberfläche fuhr, führte die Schleuderwirkung des sich drehenden Rads zu Abrieb und Verwirbelungen auf der obersten Schicht. Für den Beobachter wurden die auf die Strasse einwirkenden Kräfte als Staubwolke bei trockener und Dreckspritzer bei nasser Witterung sichtbar. Hieraus resultierten verschiedene Probleme: Ausser dass die Kleider der Passanten, die Häuser der Anwohner und die entlang der Strasse gelegenen Felder der Bauern in Mitleidenschaft gezogen wurden, beeinträchtigte der mittel- und langfristige Substanzverlust auch die Konsistenz und somit die Lebensdauer der Strasse. In dieser Hinsicht hing die Automobilfrage auch mit der Finanzierung des Strassenunterhalts zusammen, welcher der öffentlichen Hand oblag.⁶³

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis wies Hermann Behrmann, seinerzeit Direktor des Verkehrsbureaus Bern, darauf hin, dass die Automobilfrage in ihrem Kern eigentlich eine Strassenfrage und die Akzeptanz der Automobiltechnologie letztlich von einer Befestigung des Strassenbelags abhängig

⁶¹ Die Summe aller nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer werden in den Quellen und in der Fachliteratur oftmals unter dem Begriff 'Publikum' zusammengefasst.

⁶² SCHIEDT, Der Ausbau der Strassen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, S. 14.

⁶³ JAQUEMENT, Strassenkosten und Motorfahrzeug in der Schweiz, S. 26. MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 173.

sei.⁶⁴ Die praktische Umsetzung dieser plausibel klingenden Erkenntnis war jedoch mit einer Reihe offener und kontrovers diskutierter Fragen verbunden. Diese betrafen insbesondere die Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahme: Wie und von wem sollten die notwendigen Mittel aufgebracht werden? Von der öffentlichen Hand, von allen Strassenbenutzern oder nur von den motorisierten Verkehrsteilnehmern?⁶⁵

Neben der viel beklagten «*Staubplage*» fallen auch die Lärm- und Geruchsemissionen der Automobile in die Kategorie der umweltseitigen Belästigungen. Auf Grund ihres hohen Öl- und Benzinverbrauchs, der oftmals ungenügenden Wartung und dem Fehlen effizienter Abgasfilter lärmten, stanken und rauchten die Automobile damals sehr viel stärker als heute.

2.2.2 Die Verkehrsgefährdung

Anders als im vorangegangenen Abschnitt, wo lediglich von einer Belästigung die Rede war, handeln die folgenden Ausführungen von der Wahrnehmung des Automobils als Bedrohung. Diese Steigerung entspringt dem Umstand, dass das Auto, verglichen mit der Geschwindigkeit anderer Strassenbenutzer, auf gefährliche Weise raste. In der unmotorisierten Bevölkerung bestand weitestgehend Konsens darüber, dass es sich beim Automobil um ein besonders gefährliches Verkehrsmittel handle. Die Behörden versuchten diesen Ängsten mit teils strengen Geschwindigkeitsverordnungen zu begegnen. In älteren Darstellungen, so zum Beispiel in Theo Gublers «*Kampf um die Strasse*» (1953), werden die behördlich festgelegten Tempolimiten nicht selten mit einem spöttischen Unterton kommentiert. Allerdings gilt es zu bedenken, dass die Bestimmung dessen, was als angemessenes Tempo gilt, je nach Ort, Zeit und den bisher üblichen Erfahrungswerten variieren kann.⁶⁶ Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 10 km/h inner- und 30 km/h ausserorts, wie es zum Beispiel die Konkordatsbestimmungen von 1904 vorsahen, mag uns heute besonders streng erscheinen, das Automobil übertraf jedoch selbst mit diesen Auflagen die im Strassenverkehr bislang üblichen Dimensionen immer noch um ein Vielfaches.⁶⁷

⁶⁴ BEHRMANN, *Automobilismus und Fremdenverkehr in der Schweiz*, S. 8.

⁶⁵ MERKI, *Der holprige Siegeszug des Automobils*, S. 143.

⁶⁶ Siehe hierzu: MERKI, *Tempolimiten seit 1904*. In: NZZ 8./9. März 1997.

⁶⁷ Die mittlere Geschwindigkeit verschiedener Verkehrsmittel betrug gemäss Rappaport und Heller: Fuhrwerk 4 km/h; Kutsche 9 km/h; Fahrrad 15 km/h; Lastkraftwagen 20 km/h; Personenkraftwagen 40 km/h; Motorrad 50 km/h. Siehe RAPPAPORT und HELLER, Teil I, *Planung*, in: HENTRICH, *Der neuzeitliche Strassenbau*.

Neben den erhöhten Geschwindigkeiten trugen – so ist zur Verteidigung der Automobilgegner zu sagen – auch noch weitere Faktoren zur Unfallgefahr bei. Die Strassen waren für das wegen der hohen Geschwindigkeitsunterschiede zum fortwährenden Überholen ‘genötigte’ Automobil zu schmal. Es existierten weder Radwege, Fussgängerstreifen, Trottoirs noch Hinweistafeln, geschweige denn eine Verkehrserziehung der Kinder. Entsprechend lange dauerte es, bis die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sich einigermaßen aneinander gewöhnt und gemeinsame Regeln des Zusammenlebens gefunden hatten.⁶⁸

2.2.3 Die Umfunktionierung der Strasse zur Fahrbahn

So lange die Strasse nur von den traditionellen Verkehrsteilnehmern befahren wurde, ging ihre Funktion über die einer Verkehrsfläche hinaus und schloss eine Vielzahl von Nutzungsarten mit ein. Sie war ein Ort der Begegnung für die Anwohner, der Spielplatz für die Kinder und der erweiterte Auslauf für Haus- und Nutztiere. Dieses historisch gewachsene Nutzungsrecht und die Idee der Strasse als ein öffentlicher Raum, dessen Benützung grundsätzlich allen offen stand, wurden mit dem Auftauchen der Kraftfahrzeuge in Frage gestellt.⁶⁹ Im Jahr 1902 formulierte der Zürcher Rechtsprofessor Friedrich Meili (1848–1924) das hieraus entstehende Konfliktpotential wie folgt:

Die Automobile rufen eine neue und ernste Gefährdung des Verkehrs hervor. Vermöge der überwältigenden Massigkeit der Automobile und sodann vermöge der Schnelligkeit, mit der sie aufzutreten pflegen, prätendieren sie faktisch eine Herrschaft über das Strassengebiet, ähnlich wie z.B. die elektrischen Strassenbahnen, ja sogar in erheblicherer Weise: für diese ist ein bestimmtes Tracé da, auf das sie sich beschränken. Die Strasse ist vermöge ihrer Natur und Zweckbestimmung für jedermann gleichmässig da.⁷⁰

Meili bringt in seiner Aussage zwei nur schwer vereinbare Auffassungen zur Sprache. Auf der einen Seite steht die Feststellung, dass es sich bei der Strasse um ein öffentliches Gut handle, deren Benützung grundsätzlich allen, folglich auch den Automobilisten offen stehen müsse. Auf der anderen Seite weist Meili ebenfalls darauf hin, dass der Automobilverkehr die Strasse weitest-

⁶⁸ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 20.

⁶⁹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 177.

⁷⁰ MEILI, Die rechtliche Stellung der Automobile, S. 36f.

gehend für sich allein in Anspruch nehmen, ja sogar beherrschen würde. Für die Behörden ergab sich aus dieser Konstellation das Dilemma, dass sie die Automobile nicht ohne weiteres von den Strassen verbannen konnten, man jedoch gleichzeitig dafür sorgen musste, dass sie die Strasse nicht zu einer ihnen vorbehaltenen Fahrbahn umfunktionieren konnten.⁷¹

2.2.4 Die klassendifferenzierende Wirkung

Einen weiteren Topos der Automobilkritik bildete das soziale Profil der Automobilbesitzer. Es dauerte nicht lange, bis die nicht motorisierte Öffentlichkeit aus der gesellschaftlich oder wirtschaftlich abgehobenen Stellung der Automobilbesitzer die pauschale Klassifikation des Kraftfahrzeugs als Luxusobjekt ableitete und deren Besitzer als «Herrenfahrer» und «Autoprotzen» abstempelte. Eugen Diesel, der Sohn des Erfinders des Dieselmotors Rudolf Diesel (1858–1913), wies in seinem Reisebericht auf die klassenkämpferische Komponente des Automobilstreits hin. Die aufreizende Wirkung, welche sein Automobil beim Aufeinandertreffen mit einem Demonstrationszug in der französischen Schweiz ausübte, wurde von ihm wie folgt beschrieben:

Der Anblick der Streikenden [...] war uns unbehaglich, denn ein schönes kapitalistisches Auto muss auf die streikenden Arbeiter wirken wie das rote Tuch auf den Stier. [...] Ich fühlte, wie ich als Vertreter einer feindlichen Klasse angesehen wurde [...]. Im schönen roten Auto sitzend beschlich mich das Gefühl eines schlechten Gewissens [...], ich wusste, dass jeder von ihnen von einer Summe, die dem Wert unseres Autos entsprach, zwanzig Jahre und länger mit seiner Familie leben musste.⁷²

Auf dem Land, wo die Automobilkritik besonders verbreitet war, wurden die Automobilbesitzer zudem als fremde und arrogante Städter stereotypisiert.⁷³

⁷¹ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 145. Merki spricht in diesem Zusammenhang von einer «Privatisierung» der Fahrbahn.

⁷² DIESEL, Autoreise 1905, S. 140–142. Zitiert nach: FRAUNHOLZ, Motorphobia, S. 47.

⁷³ MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 178.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass verschiedene Faktoren für die automobilkritischen Protest- und Widerstandsaktionen verantwortlich waren. Konfliktpunkte ergaben sich nicht nur aus dem Aufeinandertreffen unterschiedlicher Fortbewegungstempi und -modi, was zu einer erhöhten Unfallgefahr führte. Hinzu kam auch, dass die Strasse ein öffentlicher, mit Steuergeldern finanzierter und multifunktionaler Raum war, aus dem die übrigen Nutzer sich nicht so einfach verdrängen lassen wollten. Aus der Sicht der nicht-motorisierten Bevölkerung liess ausserdem das soziale Profil der Automobilbesitzer in Kombination mit der Verwendung des Automobils zu Sport- und Vergnügungszwecken die Frage berechtigt erscheinen, ob das öffentliche Interesse, Wohlbefinden und Sicherheitsbedürfnis der Volksmehrheit nicht höher zu gewichten sei als das individuelle Geltungsbewusstsein und Vergnügen einiger weniger Automobilbesitzer. Als prominenter Wortführer trat in diesem Zusammenhang insbesondere Josef Viktor Widmann (1842–1911) in Erscheinung, welcher neben seiner schriftstellerischen Tätigkeit auch als Feuilletonredaktor bei der Berner Tageszeitung 'Der Bund' arbeitete. Unter dem Titel «*Volksfeind Automobil*» beschrieb Widmann das Konfliktpotential des Automobilverkehrs:

*Das Automobil bedeutet die Anarchie des Strassenverkehrs, es ist die Bombe, die das Protzertum in die ungeheure Mehrheit des Volkes schleudert, was die letztere sich wahrhaftig nicht braucht gefallen zu lassen. Und nur recht und billig würde sein, wenn gerade von der Schweiz, wo nach unserer ganzen geschichtlichen Entwicklung das Volk noch etwas zu sagen hat, eine Bewegung ausginge, welche dieses automatische Fuhrwerk, das nur wenigen Personen zu gute kommt, dafür aber dem ganzen Volk zur Last fällt, diesen pustenden, tutenden und stinkenden Hohn auf die allgemeinen demokratischen Wohlfahrtsinteressen, auf den öffentlichen Strassen völlig ausschliesse.*⁷⁴

Das Abklingen der automobilkritischen Proteste fiel zeitlich mit dem Aufschwung des Automobils in den 1920er-Jahren zusammen. Christoph Maria Merki macht für den Rückgang der Widerstände eine Wechselwirkung von sechs verschiedenen Faktoren verantwortlich:⁷⁵

⁷⁴ Der Bund, 28. Juni 1905, zitiert nach: JOSEF VIKTOR WIDMANN. Ein Journalist aus Temperament, S. 105.

⁷⁵ MERKI, Den Fortschritt bremsen? S. 248f.

1. Die allmähliche Gewöhnung – je nach Standpunkt auch Resignation, Einsicht oder Anpassung – der nicht-motorisierten Bevölkerung an das Automobil
2. Ein Lernprozess auf Seiten der Automobilisten, welcher durch verschiedene Disziplinierungsmassnahmen in Form von Bussen, Unfallversicherungsprämien, aber auch «*Erziehungsarbeit von Publizistik, Verbänden und Fahrschulen*» erzielt wurde⁷⁶
3. Die zunehmende Kodifikation der Verhaltensregeln im Strassenverkehr
4. Die Zunahme ‘nützlicher’ Aspekte des Kraftfahrzeugverkehrs (öffentlicher Personenverkehr und Arbeitsverkehr), welche gegenüber dem gesamtgesellschaftlich ‘nutzlosen’ Sport- und Vergnügungsverkehr an Bedeutung gewannen
5. Die wachsende volkswirtschaftliche Bedeutung der Kfz-Branche, welche immer mehr Leuten Arbeit und Einkommen versprach
6. Die allmähliche «*Internalisierung der sozialen Kosten*» des motorisierten Verkehrs. Auf Grund der Einnahmen in Form von Kfz- und Treibstoffsteuern konnten die vom Automobil verursachten Strassenunterhaltskosten zunehmend nach dem Verursacherprinzip beglichen werden.

2.3 Graubünden: Land, Leute und Verkehr um 1900

Wer das Bündner Automobilverbot im eingangs definierten Sinne verstehen will, muss sich auch mit den naturräumlichen Gegebenheiten und einigen verkehrsgeschichtlichen Entwicklungen des Kantons auseinandersetzen. Die nachfolgenden Ausführungen stellen die hierzu notwendigen Grundlagen bereit.

2.3.1 Natur- und Lebensraum Graubünden

Mit 7'106 Quadratkilometern, dies entspricht rund einem Sechstel der Gesamtfläche der Schweiz, ist Graubünden der grösste Kanton der Eidgenossenschaft. Grosse Höhenunterschiede, welche von 260 m ü. M. bis zu dem in 4'049 Höhenmetern gipfelnden Piz Bernina reichen, prägen das typische Gebirgsland mit seinen – so heisst es – 150 Tälern. Mit einer mittleren Höhe von 2'100 Metern übertrifft Graubünden alle anderen Regionen des Alpenbogens; 90 %

⁷⁶ MERKL, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 194.

des Bodens befinden sich oberhalb von 1'200 Höhenmetern, gerade einmal 1% unterhalb von 600 Metern.⁷⁷

2.3.1.1 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Zu den wesentlichen Merkmalen des Kantons sind indes nicht nur dessen ausserordentliche Fläche und grosse Höhenunterschiede zu zählen, sondern auch – damals ebenso wie heute – die im landesweiten Vergleich geringste Bevölkerungsdichte. Im Jahr 1900 kamen auf jeden Quadratkilometer gerade einmal 15 Einwohner.⁷⁸

Gemessen an der Anzahl der Beschäftigten waren die Agrar- und Forstwirtschaft die bedeutendsten Erwerbszweige. Zwischen 1900 und 1930 arbeiteten zwischen 52 und 39% aller Berufstätigen im primären Wirtschaftssektor.⁷⁹ Bäuerliche Normen und Wertvorstellungen bestimmten das öffentliche und private Leben.

Neben der Landwirtschaft bot in bestimmten Regionen und je länger je mehr der Tourismus ein Einkommen, allerdings verbunden mit starken saisonalen Schwankungen und einer starken Abhängigkeit von der konjunkturellen Lage Europas. Mit Anteilen von 5 bis 8% an der erwerbstätigen Bevölkerung (ebenfalls zwischen 1900 und 1930) fiel die Bedeutung des Gastgewerbes und der Hotellerie als Arbeitgeber vergleichsweise gering aus, der Fremdenverkehr entwickelte sich jedoch in den folgenden Jahren zunehmend zum eigentlichen Motor der Bündner Volkswirtschaft (siehe Kapitel 2.3.2.3).⁸⁰

Entlang der Transitachsen und im Churer Rheintal boten der Warenverkehr bzw. das Gewerbe weitere Einkommensmöglichkeiten. Hingegen blieb die Bedeutung der Industrie in Graubünden stets marginal.⁸¹

⁷⁷ Sämtliche Angaben finden sich auf der offiziellen Homepage des Kantons GR. Siehe: <http://www.gr.ch> (30. 1. 2006).

⁷⁸ Historische Statistik der Schweiz, hg. von H. Ritzmann-Blickenstorfer, S. 95.

⁷⁹ TÖNDURY-OSIRNIG, Graubündens Volkswirtschaft, S. 7.

⁸⁰ TÖNDURY-OSIRNIG, Graubündens Volkswirtschaft, S. 7.

⁸¹ Gemäss Töndury setzte sich die erwerbstätige Bevölkerung um 1910 wie folgt zusammen: 43,2% Land- und Forstwirtschaft; 26,5% Handwerk, Gewerbe und Industrie; 6,6% Gastgewerbe und Hotellerie; 8,7% Verkehr und Transport; 5,1% Handel, Bank- und Versicherungswesen; 5,2% öffentlicher Dienst. Die restlichen 4,7% fasst Töndury in der Kategorie «Hauswirtschaft, Tagelöhner, Anstalten» zusammen.

2.3.1.2 Politische Strukturen

Mit 224 Gemeinden (heute 204), in den meisten Fällen Klein- und Kleinstgemeinden von wenigen hundert Einwohnern, welche wiederum in 39 Kreise und 11 Bezirke organisiert waren, findet die geografische Kleinräumigkeit und Vielfalt ihren Fortgang in den politischen Strukturen (siehe Karte 3, S. 46). Für die vorliegende Untersuchung gilt es ausserdem zu berücksichtigen, dass die Bündner zu Beginn des 20. Jahrhunderts bereits über weit reichende politische Mitspracherechte verfügten. Die Exekutive lag beim direkt gewählten, fünfköpfigen Kleinen Rat, die Legislative beim ebenfalls gewählten Grossen Rat. Stimmberechtigt waren Männer ab dem 20. Lebensjahr. Als die wichtigsten Mittel zur politischen Partizipation sind jedoch Referendum und Initiative zu nennen. Das unterzeichnete Begehren von 3'000 Stimmberechtigten reichte aus, um die Ausarbeitung eines neuen Gesetzes anzuregen und mitzugestalten oder bestehende Gesetze anzupassen und aufzuheben. Ausserdem bedurfte jedes vom Grossen Rat erlassene Gesetz und jede Gesetzesänderung der Zustimmung des Soveräns.⁸²

Zusammen mit der Tatsache, dass die Automobilgesetzgebung in der Schweiz noch bis 1933 in den Kompetenzbereich der Kantone fiel, bedeutete dies, dass die Bündner Stimmberechtigten an den Entscheidungsprozessen bezüglich Automobilverkehr unmittelbar beteiligt waren.

2.3.2 Verkehrswesen

Nachfolgend werden die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen der verkehrsgeschichtlichen Entwicklung Graubündens zwischen 1850 und 1920 dargestellt. Beachtenswert ist insbesondere die zeitlich dicht gedrängte Abfolge grosser Höhen und Tiefen, welche Graubünden in dieser Zeit in den Bereichen Strassenverkehr, Bahnwesen und Tourismus durchlief.

2.3.2.1 Der Strassenverkehr

Auf Grund seiner geographischen Lage kam Graubünden seit jeher eine bedeutende Rolle im Waren- und Personenverkehr über die Alpen zu. Entlang den so genannten Kommerzialstrassen, den Passrouten auf der Nord-Süd-

⁸² Revidierte Verfassung für den Kanton Graubünden. Vom Volk angenommen am 2. Oktober 1892, S. 3.

Achse (siehe Karte 1, S. 45), bildete der Warentransit bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts eine wichtige Erwerbsquelle, welche allerdings mit der Inbetriebnahme der billiger und schneller arbeitenden Alpenbahnen (Brenner 1867, Mont Cenis 1871 und Gotthard 1882) zusehends versiegte. Zwischen 1856 und 1874 brach der Warenverkehr über die Bündner Pässe um 80% ein, was nicht nur die unmittelbar an der Spedition beteiligten Fuhrleute, sondern auch die indirekt an das Transportwesen angeschlossenen Gewerbebetriebe (Wagner, Schmiede, Sattler, Wirte) und letztlich ganze Dörfer in eine wirtschaftliche Krise stürzte. Am stärksten betroffen waren die entlang der 'Oberen' und 'Unteren' Strasse gelegenen Talschaften Schams, Rheinwald und Oberhalbstein. Als Folge des plötzlichen Verkehrsausfalls erlebten diese Gebiete einen tief greifenden wirtschaftlichen und demografischen Wandel, welcher weitestgehend im Widerspruch zum gesamtkantonalen Trend verlief; Bevölkerung und Steuerkraft gingen zurück, und die Landwirtschaft gewann an Bedeutung.⁸³

Auf das kantonale Finanzbudget wirkte sich die abrupte Verkehrsverlagerung gleich zweifach negativ aus. Zum einen entfiel eine wichtige Einnahmequelle, zum anderen waren gerade erst zahlreiche Verbindungsstrassen in die Täler angelegt und ausgebaut worden, was für den chronisch finanzschwachen Kanton einen ausserordentlichen Effort bedeutet hatte. Die jährlichen Ausgaben für den Strassenbau betrugen seit 1853 rund 120'000 Franken. Bis in das Jahr 1870 entstand so ein weitläufiges Strassennetz von über 800 km Länge, was einem Anteil von 7 km/1'000 Einwohner entsprach. Der landesweite Durchschnitt von 2,4 km/1'000 Einwohner wurde somit um fast das Dreifache übertroffen.⁸⁴

Gemäss offizieller Klassifikation wurden die Bündner Strassen in drei Kategorien eingeteilt. Nachfolgende Tabelle fasst deren wichtigsten Merkmale sowie die Kautelen der Finanzierung zusammen:

⁸³ SIMONETT, Verkehrserneuerung und Verkehrsverlagerung in Graubünden, S. 90 und 133.

⁸⁴ BAVIER, Die Strassen der Schweiz, S. 118f. und S. 96f. Der nachmalige Bundesrat Simeon Bavier (1825–1896), ein Bündner, war in dieser Zeit noch als Eidgenössischer Oberbauinspektor tätig.

Tab. 1: Merkmale und Finanzierung des Bündner Strassennetzes.

	Kommerzialstrassen	Verbindungsstrassen		Kommunalstrassen	Gesamtes Strassennetz
		1. Klasse	2. Klasse		
Breite	5 – 6 m	4.2 – 5 m	3.6 – 4.2 m	3 – 4.2 m	
Gesamtlänge 1897	261 km	563 km		169 km	991 km
1931	261 km	628 km		333 km	1'222 km
Bau	Die Baukosten übernimmt der Kanton, die Gemeinden stellen das nötige Rohmaterial unentgeltlich zur Verfügung und treten den Boden ab.			Gemeinden	
Baukosten je km (1897) ⁸⁵	Ø 18'750 Fr.	Ø 16'766 Fr.		Ø 11'059 Fr.	Ø 16'314 Fr.
Unterhalt	Den Unterhalt übernimmt der Kanton, die Gemeinden sind zu Materiallieferungen verpflichtet.	Unterhalt erfolgt durch die Gemeinden			
Unterhaltskosten je km und Jahr (1897)	Ø 710 Fr.	Ø 378 Fr.		Ø 180 Fr.	Ø 485 Fr.

Quelle: Für das Jahr 1897: GILLI, *Das Strassennetz des Kantons Graubünden*. Für das Jahr 1931: SOLCA, *Zusammenstellung der vom Kanton gebauten Strassen 1780–1931*.

An den fast 20 Millionen Franken, welche bis zum Jahr 1897 in den Bau des Bündner Strassennetzes flossen, beteiligte sich der Bund mit rund zwei Millionen.⁸⁶ Den restlichen Betrag hatten der Kanton und die Gemeinden aus eigener Kraft aufzubringen. Zusätzlich mussten die Gemeinden ein weitläufiges Netz an Alp-, Weide- und Waldwegen bewirtschaften, welches insbesondere für den Alltag der lokalen Bevölkerung von Bedeutung war. Die Allgemeinheit trug somit unmittelbar einen grossen Teil der Bündner Strassenbaukosten.

Zu einem 'Fass ohne Boden' entwickelte sich mit der Zeit auch der nach dem Territorialprinzip geregelte Unterhalt des rund 1'000 km langen Strassennetzes, welcher Jahr für Jahr einen Grossteil der Gemeindesteuern verschlang. Die naturräumlichen Gegebenheiten (weite Distanzen, ein topografisch und geologisch schwieriges Terrain, Frost und Schneeschmelze)

⁸⁵ Jeweils ohne Expropriations- und Materialkosten, welche zu Lasten der Gemeinden gingen.

⁸⁶ «Graubünden», in: HBLS, Bd. 3, S. 684. Für den Bundesbeitrag, siehe Bundesbeschluss vom 26. Juli 1861; BBl 1861, Band 2, Heft 30, S. 189–243.

fürten, in Kombination mit der geringen Bevölkerungsdichte dazu, dass auch der Unterhalt des Bündner Strassennetzes mit den landesweit grössten Aufwendungen pro Kopf und Kilometer verbunden war. Mit durchschnittlichen Unterhaltskosten von 485 Franken pro Kilometer und Jahr wurde beispielsweise die vom Kanton Aargau aufgewendete Summe (220 Fr.) um mehr als das Doppelte übertroffen.⁸⁷ Welche Belastung der Unterhalt der Strassen für die Gemeinden konkret bedeutete, lässt sich daran ermessen, dass die beiden Gemeinden Avers und Innerferrera (Kreis Schams) für ihre Strassen zeitweise mehr Geld aufwenden mussten als für die Schule und das Armenwesen, die beiden nächstgrossen Ausgabenposten zusammen.⁸⁸ Angesichts dieser finanziellen Leistungen erscheint es nahe liegend, dass in Graubünden ein starkes Bedürfnis nach Mitbestimmung über die Funktion der Strassen weit verbreitet war.

2.3.2.2 Die kantonalen Eisenbahnen

Mit der 19 Kilometer langen Strecke von Bad Ragaz nach Chur wurde Graubünden im Jahr 1858 an das Schweizer Eisenbahnnetz angeschlossen. Drei Jahrzehnte lang sollte dies die einzige Eisenbahnverbindung im Kanton bleiben. Auf private Initiative entstand schliesslich 1889 die Schmalspurbahn Landquart–Davos, welche sich, mit der Zielsetzung weitere Talschaften zu erschliessen, ab 1894 als Rhätische Bahn (RhB) bezeichnete. Drei Jahre später übernahm der Kanton per Volksentscheid einen Grossteil der Aktien der Bahngesellschaft und damit auch die Verbindlichkeit, sich mit Steuergeldern am weiteren Ausbau und Unterhalt zu beteiligen.⁸⁹

Bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs erschlossen die Linien Landquart–Thusis (1896), Reichenau–Ilanz (1903), Thusis–St. Moritz (1904), Davos–Filisur (1909), Ilanz–Disentis (1912), Samedan–Scuol (1913) zahlreiche Talschaften. Ebenfalls erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg entstanden drei private Schmalspurbahnen, welche 1941 bzw. 1944 mit der RhB fusionierten. Es waren dies die Strecke Bellinzona–Mesocco (1907), die Berninabahn (1910) sowie die Strecke Chur–Arosa (1914). Zusammen erreichte das Bündner Eisenbahnnetz (siehe Karte 2, S. 46) eine Länge von 375 Kilometern. Bei einer Bauzeit von 1888 bis 1914 entspricht dies einem durchschnitt-

⁸⁷ Siehe GILLI, Das Strassennetz des Kantons Graubünden, S. 16f.

⁸⁸ SPRECHER, Die Bündner Gemeinde, S.78f. und 97f.

⁸⁹ CATRINA, Die Entstehung der Rhätischen Bahn, S. 72.

lichen Ausbau um 14,5 km pro Jahr. Wie beim Strassenbau schlugen sich die geologisch und topografisch schwierigen Verhältnisse (Brücken, Tunnels, Galerien, Stützmauern) in den Rechnungsbüchern der Bahn und somit auch im Kantonsbudget nieder. Erschwerend kam hinzu, dass Graubünden im Gegensatz zu den meisten anderen Kantonen, deren Eisenbahnen früh in das Netz der Bundesbahnen integriert worden waren und somit von der Staatskasse mitsubventioniert wurden, den Hauptteil der finanziellen Belastungen selber tragen mussten.⁹⁰ Dazu Gustav Bener (1873–1946), 1918–1936 Direktor der Rhätischen Bahn:

*Dem Bund sollte die Lebensfähigkeit seines an Ausdehnung grössten, in vielen volkswirtschaftlichen Fragen aber wohl kompliziertesten, in seinen Grenzen zur Zeit exponiertesten Kantons so am Herzen liegen, dass er diesem 118 Tausend Seelen zählenden Gebirgsvölklein die um die 114 Millionen Franken betragende Rhätische Eisenbahnschuld, welche in den meisten anderen Kantonen schon seit einem Viertel-Jahrhundert Bundes-sache ist, beim nächsten Rückkauftermin (1942) abnimmt und dadurch dem Kanton die Arme frei macht zu weiterer Hebung der Entwicklungsmöglichkeit.*⁹¹

In der Tat wogen die finanziellen Belastungen aus dem Eisenbahnbau schwer auf den Schultern des bevölkerungsarmen Bergkantons. In den ersten vier Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts standen 58–87% der kantonalen Schulden mit der RhB im Zusammenhang. Bis 1920 kam so auf jeden Kantonseinwohner eine Eisenbahnschuld von 650 Franken.⁹²

Wie in der ganzen Schweiz galt die Eisenbahn indes auch in Graubünden als ein wichtiges Entwicklungsinstrument. Die 'Bündner Staatsbahn' entwickelte sich rasch zu einem der grössten Arbeitgeber des Kantons und bildete eine wesentliche Voraussetzung für den Aufschwung zahlreicher Fremdenverkehrsorte (siehe Kapitel 2.3.2.3).⁹³ Im Waren- und Personenverkehr wurde das Eisenbahnnetz zur «Hauptschlagader» des Bündner

⁹⁰ Die bis 1913 angehäuften Bau- und Rollmaterialkosten beliefen sich auf 84 Millionen Franken, wovon der Beitrag des Bundes 13 Millionen betrug. Siehe: TÖNDURY-OSIRNIG, Graubündens Volkswirtschaft, S. 54.

⁹¹ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens 1886–1923, S. 30.

⁹² FUCHS, Die bündnerischen Schmalspurbahnen, S. 77f.

⁹³ 1915 waren es rund 1'500 Angestellte; ab den 1920er-Jahren jeweils um die 850. Siehe: 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 203.

Verkehrsnetzes, eine Entwicklung, welche sich auch in den Statistiken zur Bevölkerungsentwicklung und zur Steuerkraft niederschlug.⁹⁴ Von 1888 bis 1930 betrug der gesamtantonale Bevölkerungszuwachs 33,3%. Die 27 von der Bahn berührten Kreise wiesen mit Zuwachsraten von 42% ein überdurchschnittliches Wachstum auf, während in den zwölf bahnlosen Kreisen die Bevölkerung gleich blieb oder sogar zurückging.⁹⁵ Ein ähnliches Bild zeigt die Entwicklung der Steuererträge. Von 1888 bis 1936 stiegen Einkommens- und Vermögenssteuer der von der Bahn erschlossenen Kreise um 1101% und 341%, wohingegen die bahnlosen Kreise vergleichsweise magere Zuwachsraten von 547% und 187% verzeichneten.⁹⁶

Wie bereits 1882 bei der Eröffnung der Gotthardbahn blieb auch der Ausbau des kantonalen Eisenbahnnetzes nicht ohne Folgen auf die vom Strassenverkehr lebenden Berufsgruppen. Schon zum zweiten Mal innert zwei Jahrzehnten gerieten somit Fuhrmann, Postillon, Postpferdehalter, Wagner, Schmied und Sattler in Bedrängnis. Ihnen blieb je länger je mehr nur noch der Lokalverkehr sowie die Rolle eines Zubringerdienstes in die von der Bahn nicht erschlossenen Talschaften.

2.3.2.3 Der Fremdenverkehr

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führten die Begeisterung für die alpine Naturlandschaft und das vorteilhafte Klima dazu, dass Graubünden sich als beliebte und international bekannte Fremdenverkehrsregion etablieren konnte. Die bedeutendsten Tourismusorte waren Davos, St. Moritz und Arosa. Dahinter folgten Pontresina, Klosters, Flims, Lenzerheide, Scuol, Tarasp-Vulpera, Sils im Engadin, Celerina, San Bernardino, Chur, Silvaplana, Maloja, Bergün, Samedan und Churwalden. Diese 18 Gemeinden stellten zusammen 90% der Fremdenbetten des Kantons.⁹⁷

Obwohl der Fremdenverkehr nie das ganze Kantonsgebiet erfasste, war er für die Bündner Volkswirtschaft von ausserordentlicher Bedeutung. Die zwölf Hauptzentren des Bündner Tourismus erbrachten zusammen mit der

⁹⁴ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens, S. 27.

⁹⁵ Zu den bahnlosen Kreisen gehörten: Churwalden, Luzein, Schams, Rheinwald, Avers, Safien, Lugnez, Oberhalbstein, Remüs, Bergell, Calancatal und Münstertal.

⁹⁶ 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 179–181. Siehe auch: GURTNER, Reiseverkehr und Volkswirtschaft Graubündens, S. 314.

⁹⁷ GURTNER, Reiseverkehr und Volkswirtschaft, S. 289.

Stadt Chur in den beiden Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg etwa 55–60% des kantonalen Steuerertrags.⁹⁸ Auch die demographische Entwicklung widerspiegelt die wirtschaftliche Attraktivität der Tourismuszentren: Von 1888 bis 1930 übertraf das Bevölkerungswachstum der Tourismuszentren jenes der landwirtschaftlich geprägten Regionen um ein Vielfaches. In den Kreisen Chur und Klosters betrug das Wachstum je 68%, im Oberengadin 155%, in Davos 186% und im Schanfigg (Arosa) volle 230%. Der gesamt-kantonale Durchschnitt lag bei gerade einmal 33%.⁹⁹ Aus volkswirtschaftlicher Sicht konnte es in Graubünden also keine Alternative zum Tourismus geben. Umso gravierender wirkte sich der kriegsbedingte Rückgang der Fremdenverkehrszahlen seit 1914 aus. Eine Erholung setzte erst wieder zu Beginn der 1920er-Jahre ein.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das bündnerische Verkehrswesen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlreiche einschneidende Veränderungen durchlief. Darunter fallen die Erschliessung des Kantons durch ein weit verzweigtes Netz befahrbarer Kunststrassen, die Blütezeit und der Niedergang des Transitverkehrs über die Bündner Pässe, der ‘verspätete’ Einzug der Eisenbahn nach Graubünden sowie der aufkommende Tourismus. Der sich wandelnde Verkehr zog seinerseits bedeutende Veränderungen in der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur nach sich und hinterliess seine Spuren in den Finanzhaushalten von Kanton und Gemeinden. Die hohen Belastungen, welche durch den Strassen- und Eisenbahnbau auf die Bündner Bevölkerung entfielen, legen die Vermutung nahe, dass diese besonders sensibel auf das Auftreten eines neuen Verkehrsträgers reagieren würden. Dasselbe gilt für den Umstand, dass das Automobil just zu der Zeit auftauchte, in welcher Graubünden grosse Summen in den Auf- und Ausbau des kantonalen Eisenbahnnetzes investierte.

⁹⁸ SPRECHER, Die Bündner Gemeinde, S. 55.

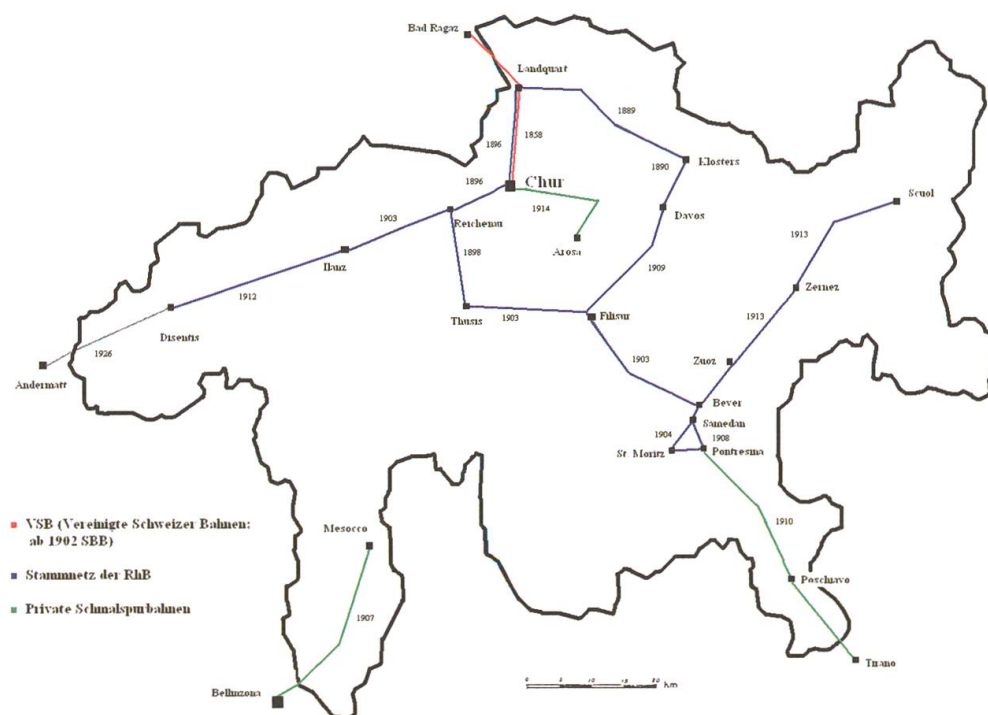
⁹⁹ BENER, Memorial über die Verkehrsentwicklung Graubündens 1886–1923, S. 11; GURTNER, Reiseverkehr und Volkswirtschaft, S. 302.

*Karte 1: Strassenkarte des Kantons Graubünden.*¹⁰⁰

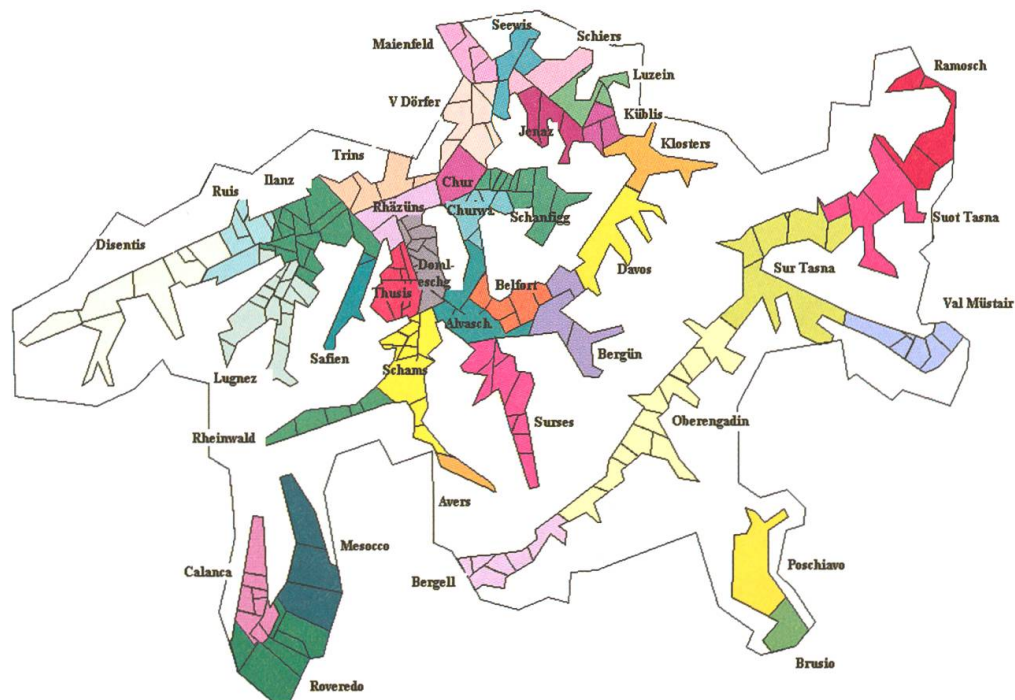


¹⁰⁰ Die Karten 1 und 2 dienen in erster Linie als Orientierungshilfe und Illustration. Die geographische Genauigkeit spielt eine untergeordnete Rolle. Grundlage bilden Vorlagen aus der bereits zitierten Studie zur Volkswirtschaft Graubündens von TÖNDURY-OSIRNIG, S. 40 und 52.

Karte 2: Das Streckennetz der Bündner Bahnen.



Karte 3: Die 39 Kreise des Kantons Graubünden.¹⁰¹



¹⁰¹ Karte erstellt mit Hilfe der Software Mapresso. Die Karte basiert auf dem Gemeindestand des Jahres 2000, eingefärbt sind nur die Produktivflächen und nicht das gesamte Gemeindegebiet.