

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer

**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer

**Band:** - (2007)

**Heft:** 63

**Artikel:** Vor 100 Jahren : die Querelen um das Automobil im Kt. Graubünden

**Autor:** Hopf, Hans

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037467>

### **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**

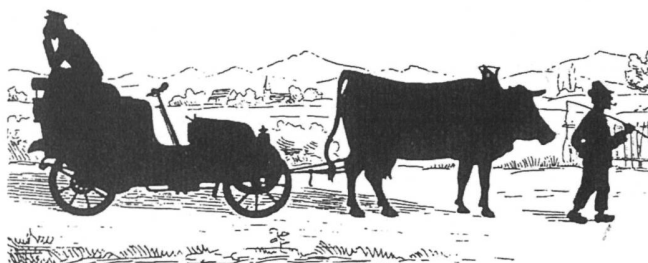
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 07.02.2026

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

# Vor 100 Jahren - Die Querelen um das Automobil im Kt. Graubünden

Kaum hatten die ersten Petroleummotoren die ersten Umdrehungen hinter sich, wurden schon ab 1884 die ersten sogenannten Motorwagen auch für sportliche Zwecke eingesetzt, in den ersten Jahrzehnten sogar in überwiegendem Mass. In diesem Jahr fand auf der Strasse von Paris nach Rouen das erste organisierte, geregelte Automobilrennen der Welt statt. Die Distanz von 126 km/h durchfuhr als Sieger ein Panhard-Levassor mit einem Daimler-Motor (in diversen Quellen wird ein Peugeot erwähnt). Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 20,5 km/h. Gerannt wurde zwar schon früher, allerdings jedoch mit Pferden, wohl aber nicht über eine solche Distanz.



Postkarte aus dem Jahre 1900

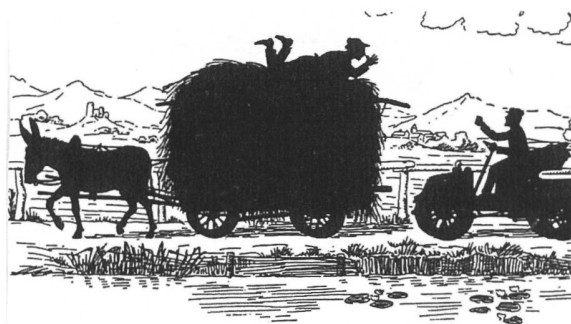
Carte postale de 1900

Ab 1900 wurde der Amerikanische Journalist Gordon Bennett, Herausgeber des *New York Herald* bekannt. Dank seinem Vermögen errichtete er die Stiftung des Gordon Bennett-Preises für Autorennen, Ballon- und Flugzeugwettbewerbe. Der Motorsport stand schon bald im Mittelpunkt erregter Diskussionen über Wert und Unsinn seiner Ausübung. Ein Grossteil der Bevölkerung betrachtete das neuartige Verkehrsmittel vielerorts mit Skepsis, ja sogar mit einer Portion Hass. Zahlreich waren die Karikaturen auf Postkarten und in Zeitungen.

Mit sprichwörtlichem Widerwillen gegen das Auto ersannen grobe Gemüter allerlei Schikanen um die Autofahrer zu ärgern. Man streute Nägel auf die Strasse, legte Balken quer auf die Fahrbahnen und man scheute sich auch nicht davor, Fahrer und Mitreisende mit Heu- und Mistgabeln zu bedrohen. Fussgänger und Jungvolk gingen auch auf Hupsignale nicht von der Strasse und reizten so die Autofahrer aufs Äusserste. Und ganz speziell trieben es die Ländjäger, für die das Automobil ein willkommenes Freiwild war. Bussenfallen wegen so genannten Geschwindigkeitsüberschreitungen gab es zuhauf. 1908 z.B. zitierte die *Automobil-Revue*, dass zwischen Cham und Zug zwei Zuger Kantonspolizisten in Zivil postiert seien, welche eine gewisse Strassenstrecke beobachteten und sich gegenseitig mit

Signalfähnchen das Herannahen von Autos melde-ten...

Die „Verkehrsregelung“ und die gesetzlichen Erlasse lagen damals noch in der Kompetenz der einzelnen Kantone. Jeder hatte seine eigenen Vorstellungen von Fahrverboten, gesperrten Strassenstücken, Autofallen und Bussen. Kauttionen in der Grösse bis zu Fr. 100.- waren an der Tagesordnung. Ein richtiges Je-Ka-Mi. In der führenden englischen Zeitschrift „*Autocar*“, sowie in vielen ausländischen Tageszeitungen erschienen immer wieder Artikel mit den wenig schmeichelhaften Überschriften wie:



Postkarte aus dem Jahre 1900

Carte postale de 1900

„*Strauchdiebe in der Schweiz, schweizerische Wegelagerer, Organisierter Strassenraub, Denunziantenparadies, Rechtsunsicherheit in der Schweiz*“...Wegen den vielen unberechtigten und berechtigten Beanstandungen gegenüber vielen in- und ausländischen Automobilisten in Bezug auf das vorschriftsgemässe Fahren und die Gefährdung der Fussgänger ergab sich ein Bedürfnis, ein Mittel gegen die Auswüchse des Automobilwesens zu schaffen. Unter Mitwirkung des damals gegründeten A.C.S. hatten alle Kantone ausser Uri, Thurgau und Graubünden ein interkantonales Reglement zustande gebracht.

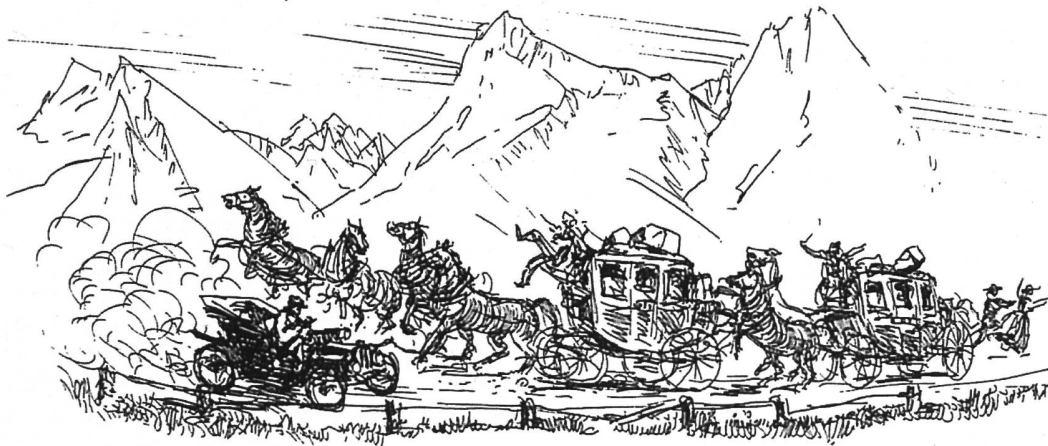
Im Land der Steinböcke betrachtete man jedoch lange Zeit das moderne Fahrzeug, sprich Automobil, als eine Gefährdung des Verkehrs, als eine unerträgliche Belästigung der Strassenanwohner und Tiere, als ein Luxusfahrzeug für müssige Sportsleute und als ein lärmendes, stinkiges Ungetüm. Seit dem ersten Auftreten von Autos auf den bündnerischen Strassen kam es immer wieder zu mehr oder weniger lebensgefährlichen Konflikten zwischen Autolenkern, Postillionen und Fuhrleuten, die um ihre Arbeit bangten.

So schrieb z.B. der Präsident der „*Tarasp-Schulser Gesellschaft*“ im August 1900 an die Kreis-Postdirektion Chur folgendermassen:

„Seit einiger Zeit 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 die Pferde beim Anblick dieses Ungetüms geradezu rasend wurden, und wenn dies nicht auf ebener Strasse passiert wäre, so wäre ein Unglück unvermeidlich gewesen. Ich habe gesprochen und meine Seele gerettet, für den Fall, dass eines Tages die Zeitungen von einem Malheur berichten“

Damit war der emotionsgeladene Kampf für oder gegen das neuartige Vehikel für die kommenden nächsten 25 Jahre eröffnet. Zunächst verteidigten die Bündner Zeitungen wacker den Standpunkt der Regierung. Dagegen beschäftigte sich die auswärtige Presse umso ausführlicher mit diesem negativen Verdikt. Die „Zürcher Post“ z.B. äusserte sich wie folgt:

„...Das Verbot wird Aufsehen erregen, vielleicht den Spott über den Versuch herausfordern, den Verkehr mit Polizeigewalt zu unterbinden. Man wird indes-



Die Kreispostdirektion leitete mehrere Schreiben dieser Art an den Kleinen Rat weiter.

Auf Grund solcher geharnischter Briefe aus allen Ecken des Kantons sah sich der kleine Rat bereits im Sommer 1900 zum Handeln veranlasst und veröffentlichte am 18. August im Amtsblatt den weittragenden folgenden Entschluss:

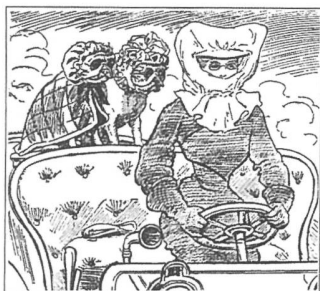
„Da Fälle vorgekommen sind, in denen durch das Befahren der Strassen mit Automobilen der Post- und Fahrverkehr überhaupt gefährdet wurde, und da sich solche Fälle wiederholen und zu eigentlichen Katastrophen führen könnte, beschliesst der kleine Rat:

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“

sen, um gerecht zu sein, die besonderen Verhältnisse des Bündnerlandes berücksichtigen müssen... Die Strassen sind allgemein schmal und führen häufig an geraden Strecken wie in Kurven an Abgründen vorbei. Das Erschrecken der Pferde genügt, um eine Katastrophe herbeizuführen. Wären alle Führer eines Automobils vernünftig genug, vorsichtig und würden sie in einem den Strassenverhältnissen angepassten Tempo fahren, so wäre die Gefahr weniger gross und man könnte damit rechnen, dass sich der allgemeine Verkehr bald an diese neuen Vehikel gewöhnen würde, wie es in Paris, selbst in den belebtesten Strassen längst der Fall ist. Aber der Automobilsport steht noch in seinen Flegeljahren und es wird darauf los gerast ohne Rücksicht auf Menschen, denen ihr Leben und Gesundheit auch noch etwas wert ist. Es scheint, dass die bündnerische Polizei gegenüber Ausschreitungen solcher Art ohnmächtig war, so dass sich die Regierung entschloss, den Autoverkehr kurzerhand zu verbieten. Wirksam ist dieses Mittel sicher, aber, dass es auf die Dauer anwendbar sei, bezweifeln wir... Wie, wenn die eidgenössische Post zum Automobilbetrieb übergeht? Wird die Bündner Regierung ihr Verbot auch dann noch aufrechterhalten können? ...“

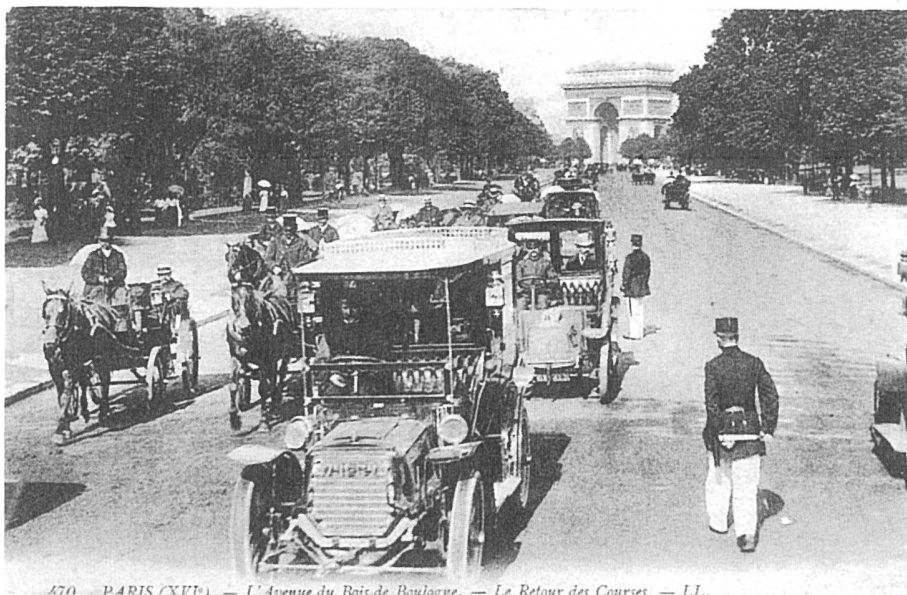


Der «Automobilhunds», 1903  
Les chiens, coéquipiers de l'automobiliste



Die Welt 1904: Der Automobilwahnsinn  
Le Monde, 1904: «Le délire de l'automobile»

Im Bois de Boulogne (Paris) um 1908: Das Automobil im Vordergrund ist ein Panhard-Levassor, dahinter ein Mors.



Die Hafermotoren hatten sich in den Grossstädten bereits an ihre Konkurrenz gewöhnt

Solche Einschätzungen riefen natürlich wieder die Bündner auf den Plan. Wie in einem Pingpongspiel ging es zwischen den Bündner Zeitungen und den übrigen Schweizer Blättern hin und her. Im Ausland wurde das Verbot jedoch allgemein ungünstig aufgenommen.

Aber auch in der Regierung gingen die Wogen hoch. Bereits drei Jahre später entbrannte im Grossen Rat eine längere Diskussion über die staatsrechtliche Zulässigkeit des Autoverbotes durch den kleinen Rat. Und die Regierung musste bereits daran denken, von dem starren Automobilverbot abzurücken. Widerstand aus der Bevölkerung gegen dieses Verbot machte sich langsam bemerkbar. Auch volkswirtschaftliche Vorteile gegen das Fahrverbot wurden vorgebracht.

So wünschte der Kur- und Verkehrsverein Ragaz bereits 1904 man möge die Strasse Ragaz – Maienfeld – Luziensteig – Chur für den Autoverkehr öffnen. Der Churer Bauinspektor meinte, dass nach seinem Dafürhalten die Strecke dem Automobilverkehr übergeben werden könnte bei einer Vmax. von 18-20 km/h und dass in Ortschaften nicht schneller als ein Pferdefuhrwerk gefahren werden dürfe. Maienfeld jedoch wehrte sich mit aller Kraft gegen eine Freigabe. In Maienfeld blühe der Pferdehandel und diese Tiere seien nicht an die Automobile gewöhnt. Aus diesem Grunde lehnte der Kleine Rat das Gesuch aus Bad Ragaz ab!

Aber jetzt begannen sich auch Geschäfte und Unternehmungen für den Autotransport zu interessieren. So dass sich der Grosse Rat bereits Gedanken zum allgemeinen Fahrverbot machen musste. Die Gesuche wurden jedoch meistens immer wieder abgelehnt. So z.B. 1907 das Gesuch der Bauleitung der Bahnlinie Davos-Filisur, ab den Bahnhöfen Surava und Filisur Materialtransporte mit einem Camion durchführen zu dürfen!

Ein Telegramm eines Herrn Brenner aus einem Hotel aus Cortina

*„Möchte nach St. Moriz fahren und bitte um Nachricht, ob es möglich ist, dass ab Tirana mein Automobil mit Pferden nach St. Moriz gezogen werden kann. Für eine freundliche Bestätigung im voraus...“*

wurde jedoch positiv beantwortet mit:

*„Durchpass Automobil mit Pferden gestattet“*



Mit einer bereinigten Gesetzesvorlage wollte die Regierung der fortschreitenden Entwicklung des Motorfahrzeugverkehrs Rechnung tragen. In einer im Winter 1905/06 ausgearbeiteten Gesetzesvorlage war unter anderem vorgesehen, bei nachgewiesenem Bedürfnis für Handel, Gewerbe und Verkehr für einzelne, geeignete Strassen periodisch Konzessionen an Personen zu erteilen, welche Gewähr für den klaglosen Gebrauch der Motorfahrzeuge bieten. Um diese Vorlage zu Fall zu bringen, wurde von den „Autofeinden“ eine Volksinitiative gestartet, welche dann am 13. Oktober mit 9110 gegen 2074 angenommen wurde.

Ende 1910 wurde die mit 6911 Unterschriften beglaubigte „Zürcher-Initiative“ eingereicht. Sie verlangte ein Beibehalten des generellen Fahrverbotes für Personen-, Lastwagen und Motorvelos, uns keine Kompetenz für die Regierung zur Erteilung irgendwelcher Ausnahmegewilligungen.

Darauf erfolgte 1911 ein neuer Vorstoss der Regierung zu Gunsten des Autos. Die Autokonstruktion habe grosse Fortschritte gemacht und es nütze nichts, sich in irgendeinem Erdwinkel dagegen stemmen zu wollen. Der Gegenvorschlag der Regierung sah vor, dass sie befugt sei, unter Aufstellung strenger Vorschriften Fahrbewilligungen zu erteilen, wenn Gemeinden Motorfahrzeuge in ihrem Gebiet zulassen wollen. Nach einem heftigen Kampf pro und kontra – Volkswille gegen Regierungswille – erlitt die Vorlage im März 1911 erneut Schiffbruch. „...Deutlicher könnte das Volk nicht reden, wir hoffen, dass diese Sprache verstanden wird...“ kommentierte die Neue Bündnerzeitung das Abstimmungsergebnis. So war man in Graubünden wieder beim totalen Automobilverbot angelangt und am 28. März beschloss der kleine Rat, an allen Strassen die über die Kantonsgrenze hereinführten, die notwendigen Fahrverbotstafeln aufzustellen. Die Chinesische Mauer war errichtet!

# Automobil-Initiative.

Volksabstimmung vom 5. März 1911.

Mitbürger!

Wir empfehlen Euch Annahme des Initiativ-Vorschlags und Ablehnung des Gegenvorschlags des Grossen Rats, aus folgenden Gründen:

Der **Initiativ-Vorschlag** schafft eine **klare Lage**; er sichert dem schon einmal, und zwar deutlich, ausgesprochenen Willen des Bündnervolkes, das Automobil von seinen Strassen fernzuhalten, die Nachachtung.

Der **Gegenvorschlag** hingegen schafft eine **unklare Lage**. Seine Durchführung würde in den Gemeinden und zwischen benachbarten Gemeinden Beeinflussungen, Treibereien und Unfrieden ohne Ende herbeiführen. Wir glauben aber, das Bündnervolk hat die **Zwängerei** und hat überhaupt diese ewigen kleinlichen Versuche, durch Hintertüren doch noch dem Automobil Einlass zu verschaffen — denn darauf läuft schliesslich der Gegenvorschlag hinaus — **gründlich satt!**

Das Automobil, wie es für Graubünden fast einzig in Frage kommt, nämlich als **Luxusfahrzeug** des fremden Privatmanns, brächte dem Land nicht Nutzen, sondern Schaden: Schaden an den Strassen, an den anliegenden Kulturen, am ruhigen Betrieb der Landwirtschaft, Schaden für das Fuhrwesen und für die Rhätische Bahn, Schaden für den Fremdenverkehr, indem es die ruhige, zuverlässige Kundschaft verärgert, die Graubünden als **automobilfreies Land** bevorzugt und immer mehr bevorzugen wird.

Für das Leben unseres Volkes in der Tätigkeit und in der Ruhe bringt das Automobil Störungen und Unsicherheit; es verletzt aufs tiefste das **soziale Empfinden** des arbeitenden Volkes.

**Arbeits-Automobile** verschärfen im allgemeinen nur den Konkurrenzkampf zwischen den Einzelnen, ohne dem Ganzen irgend nennenswerten Nutzen zu bringen. Ihr Ausschluss tut niemand weh; wohl aber ermöglicht er, reinen **Tisch** zu machen.

Aber nicht das Automobil allein ist in Frage; es müssen am 5. März zugleich gewisse **Fragen politischer Art** abgeklärt werden. Die Abstimmung muss erweisen, ob das Bündnervolk gewillt ist, seine Geschicke **selber zu bestimmen**, oder ob es sich seinen Weg von Ratgebern vorzeichnen lassen will, die besser zu wissen vermeinen, was dem Land und Volk frommt als das Volk selber.

Der Initiativ-Vorschlag will dem **Volk Graubündens** die Verfügung über sein **Eigentum**, seine Strassen, wahren; er muss dabei zugleich die Behörden daran erinnern, dass sie nicht seine Vorsteher, sondern seine Diener sind.

Es ist ein **Stück Volks-Souveränität**, über das am Sonntag zu entscheiden ist. Möge das Bündnervolk seiner Rechte und seiner Macht, sie sich zu erhalten, eingedenk sein!

Automobil-Initiative: **Ja!**

Gegenvorschlag des Grossen Rats: **Nein!**

Das Komitee für die Automobil-Initiative:

Mathis, Landwirt, Says.  
L. Gadiant, Landwirt, Trimmis.  
Crisp. Joos, Landwirt, Untervaz.  
Mart. Giger, Landwirt, Haldenstein.

Pet. Held, Landwirt, Zizers.  
Ant. Engler, Landwirt, Zizers.  
Rud. Müller, Landwirt, Zizers.  
Ant. Rimathé, Privat, Zizers.

Hans Hopf

Fortsetzung folgt