Zeitschrift: Rote Revue : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 71 (1993)
Heft: 4

Artikel: Die verweigerte Automobilität : das Bündner Autoverbot 1900-1925
Autor: Simonett, Jürg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-341019

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: 02.07.2025

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

Ihr Artikel schliesst mit den Worten: „Also Genossen und Genossinnen! An die Arbeit!“ Wie ernst sie diese Aufforderung genommen hat, zeigt nicht zuletzt ihre Partei-Biographie. Sie war unter anderem zwischen 1925 und 1960 Mitglied der Zentralen Frauenkommission und des schweizerischen Parteivorstandes.

Auch die andern Beiträge dieser Frauennummer beschäftigen sich mit dem Themenkreis Frauen und Sozialismus. Die Autorinnen gehörten wie Marie Huber zu den Aktivistinnen und verfügten – mit Ausnahme von Anny Klawa – alle über eine für damalige Verhältnisse überdurchschnittlich gute Ausbildung. Alle schrieben sie viel und in der Regel zu frauenspezifischen Themen.

Elisabeth Ryter

Die verweigerte Automobilität

Das Bündner Autoverbot 1900 - 1925

„Wie rasch und gründlich Zeiten und Menschen sich ändern! Vor noch kaum einem halben Jahrhundert sah man allgemein im Land der ‚Grauen Puren‘ das ‚moderne‘ Fahrzeug, das Automobil, als ‚eine Gefährdung des Verkehrs‘ an, als ‚eine unerträgliche Belästigung der Strassenanwohner‘,

Jürg Simonett

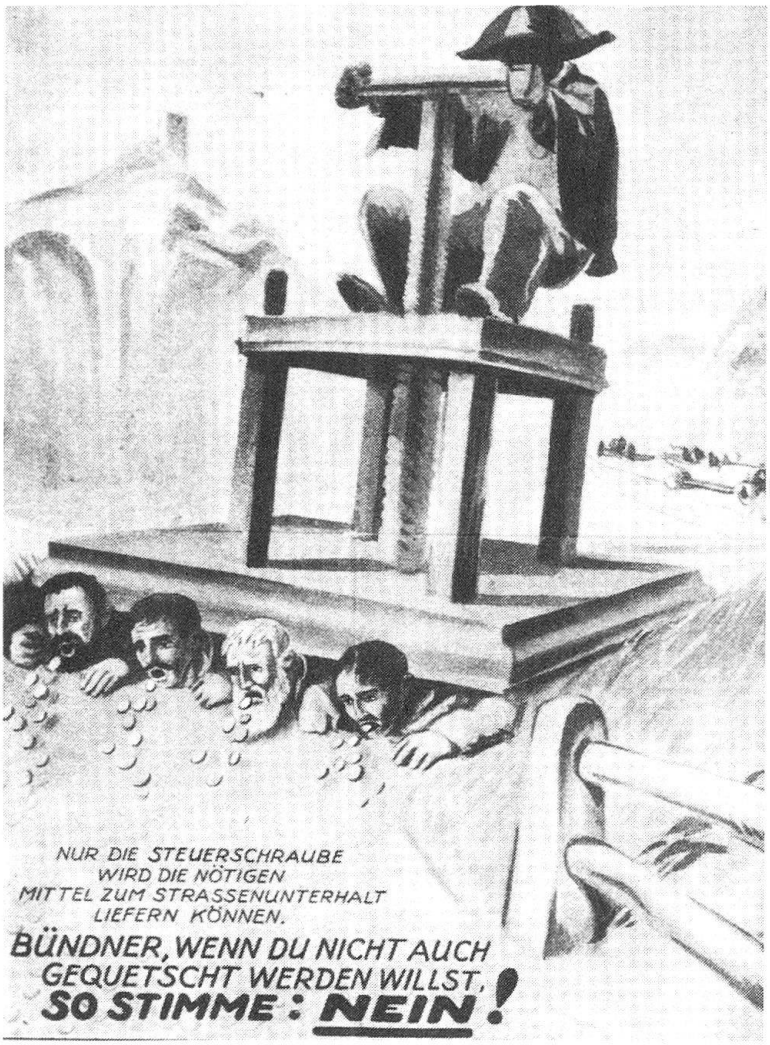
als ein ‚Luxusfahrzeug für müssige Sportsleute‘, als ein ‚lärmendes stinkendes Ungetüm‘. Es war das ‚rote Tuch‘ überhaupt, wie die Ausdrücke zeigen, die damals in der Presse oder öffentlich im bündnerischen Parlament gefallen sind. Wer heute so reden würde, gälte wohl nicht zu unrecht als unheilbar geisteskrank.“

Obige Passage stammt aus dem massgebenden Werk zum Bündner Automobilverbot [1]. Der Pfarrer und Historiker Felici Maissen hat es im Auftrag der Bündner Sektion des Automobil-Clubs der Schweiz verfasst. Erschienen ist es 1968, ein Jahr nach der Eröffnung des San Bernardino-Tunnels der N13, auf dem vorläufigen Höhepunkt der Bündner (Strassen-)Transitträume und der automobilen Begeisterung überhaupt.

Zwei Abstimmungen vor dem 1. Weltkrieg

Die erbitterte Auseinandersetzung zwischen Befürwortern und Gegnern des Autos dauerte ein volles Vierteljahrhundert. Endgültig floss der motorisierte Verkehr erst ab Mitte 1925, nach der zehnten Auto-Vorlage, einigermassen frei und ungehindert – mindestens auf den wichtigsten Strecken. Die häufig gehörte Meinung, bis 1925 hätten sich auf Bündner Strassen überhaupt keine Autos bewegt, ist allerdings falsch; zu zahlreich waren die Ausnahmen und Spezialbewilligungen, zu häufig die ungeahndeten Übertretungen im weitläufigen Kanton.

[1] Felici Maissen, Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900-1925, Chur 1968.



(Bild: Rätisches Museum Chur)

Die ersten Autos auf Bündner Strassen verkehrten kurz vor der Jahrhundertwende. Reklamationen wegen zu hoher Geschwindigkeit und scheuender Pferde liessen nicht auf sich warten. Die Regierung handelte rasch: Am 17. August 1900 dekretierte sie kurz und bündig: „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 könnten, beschliesst der Kleine Rat: Das Fahren mit Automobilen auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubünden ist verboten." [2]

Dieses totale Verbot behagte vor allem dem Fremdenverkehrsgewerbe, das das Wegbleiben fremder Autotouristen befürchtete, zunehmend weniger. Der Verkehrsverein Chur ersuchte bereits 1903 die Regierung, doch mindestens das gut ausgebaute Strassenstück von Ragaz nach Chur für Autos freizugeben. Dieser Anregung war noch kein Erfolg beschieden. Es häuften sich Einzelgesuche um Spezialbewilligungen, sei dies von fremden Touristen oder einheimischen Gewerbebetrieben. Dass die Halter von Pferdefuhrwerken von dieser neuen Konkurrenz alles andere als begeistert waren, versteht sich von selbst. Eine Verordnung des Grossen Rates, die den Autoverkehr auf den wichtigsten Durchgangsrouten erlauben wollte, erlitt in der Volksabstimmung vom 13. 10. 1907 mit einem Nein-Stimmenanteil von über achtzig Prozent kläglich Schiffbruch. [3]

Ein Grossratsbeschluss vom Frühjahr 1910 gab dann aber die Strecke von der st.gallischen Kantonsgrenze bei der Tardisbrücke bis Chur den Autofahrern gegen die Bezahlung einer Taxe frei. Das vom einsetzenden Durchgangsverkehr am meisten geplagte Zizers mit seiner engen Dorfstrasse führte die darauf lancierte Initiative an, die die Rückkehr zum Totalverbot verlangte. Im März 1911 kam dieses denn auch zustande, mit dem fast gleichen Stimmenverhältnis wie vier Jahre zuvor. Das Auto gefährde die übrigen Verkehrsteilnehmer, ruiniere die teuren und sowieso zu schmalen Strassen und schädige die unter grossen Opfern erbaute Rhätische Bahn, hiess es in der Propaganda. Bäuerliche Kreise klagten über die enorme Staubentwicklung, Postpferdehalter und Fuhrunternehmer über ihre gefährdete Existenz. „Ein einziger Autoprotz, der das Land unsicher macht, vertreibt Hunderte von ruhebedürftigen Gästen", behauptete ein Inserat im Churer Amtsblatt und versuchte damit, sogar touristische Kreise gegen das Auto einzunehmen [4].

[2] Zitiert nach Maissen, Kampf, S. 13.

[3] Die kantonalen Abstimmungsresultate nach Maissen, Kampf.

[4] Amtsblatt der Stadt Chur vom 4.3.1911.

Während des ersten Weltkriegs befuhren Militärcamions die Bündner Strassen, gestützt auf übergeordnetes Bundesrecht und insbesondere auf kriegswirtschaftliche Vollmachten und Massnahmen. Auch Postautomobile verkehrten in Graubünden schon lange vor der Zulassung privater Wagen. Bei Kriegsende eröffnete sich die Möglichkeit, Bestände aus dem jetzt überdimensionierten Fuhrpark der Armee zu übernehmen, mit neuen Karrosserien zu versehen und im Personentransport einzusetzen [5]. Vor allem 1918 wurden zudem Sonderbewilligungen an einige private Autobesitzer erteilt.

Neun Abstimmungen nach dem 1. Weltkrieg

Die Ausnahmen liessen sich nach 1918 immer schlechter begründen. Deshalb sollte in einem dritten Anlauf eine solide gesetzliche Grundlage für den Bündner Autoverkehr geschaffen werden. Im März 1920 erlitt aber auch diese Vorlage eine Abfuhr, und die kantonale Verwaltung konnte eine Unterländer Bitte um ein Autobesitzer-Verzeichnis kurz und bündig so beantworten, „dass gegenwärtig jeglicher Automobilverkehr im hiesigen Kanton verboten ist. Es entzieht sich daher unserer Kenntnis, welche Automobilbesitzer ihre Wagen dermalen noch besitzen.“ [6]

In der folgenden Debatte setzten sich viele Kantonsparlamentarier für eine weniger rigorose Regelung ein. Grossrat Mohr plädierte für das sogenannte „Nutzauto“ und gegen die „absolute Automobilsperre“: „Solange diese besteht, hat keine Behörde im Kanton das Recht, irgend eine Ausnahme zu gestatten. Es mögen noch so grosse und dringende Bedürfnisse vorliegen, Feuer- und Wassergefahr drohen, Schwerkranke auf ärztliche Hilfe warten, ganze Gegenden Not leiden, wir haben die Möglichkeit nicht, rasche Hilfe zu bringen. Das in Kraft stehende Gesetz führt zu Absurditäten.“ [7]

(Bild: Rätisches Museum Chur)

Der Bündner Souverän liess sich von solchen Argumentationen nicht erweichen und lehnte ein viertes Mal wuchtig ab. Eine Lockerung kam nicht zuletzt auf Druck des eidgenössischen Automobilgesetzes zustande, das die Öffnung mindestens einer Durchfahrtsstrasse vorschrieb. Die Bündner entschieden sich 1923 für die Strecke von der St.Gallergrenze über Chur, die Lenzerheide und den Julier ins Engadin und den Maloja ins Bergell, mit einer Abzweigung durch die Zügen-

[5] Joos Gartmann, Das Postauto in Graubünden Disentis/Mustér 1984.

[6] Staatsarchiv Graubünden VIII 19 a Allgemeines (1899-1922), 19.8.1920.

[7] Verhandlungen des Grossen Rates, Herbstsession 1920, zitiert nach Maissen, Kampf, S. 70.

schlucht nach Davos. Dieses Provisorium blieb trotz vier weiteren Anläufen bis Ende 1924 bestehen, eine definitive gesamtbündnerische Lösung scheiterte noch im Januar 1925. Im Juli des gleichen Jahres war es dann soweit: Der Souverän stimmte einer Autovorlage zu, die zwei Jahre später durch ein Strassengesetz ergänzt wurde.
Eine Durchsicht der zeitgenössischen Inserate macht einige Argumente deutlich. Die Befürworter – eine publizierte Gegenpropaganda findet sich kaum – gehen nicht auf die verschiedenen Belästigungen durch den Autoverkehr ein, wie sie etwa bäuerliche Kreise beklagen. Sie beschwören dagegen den wirtschaftlichen Aufschwung, den das Auto bringen werde. So formuliert der Grütli-Verein folgende simple Argumentationskette: „Das Auto bringt Verkehr – Verkehr bringt Arbeit – Arbeit bringt Verdienst“ [8], in Zeiten von wirtschaftlicher Depression und hohen Arbeitslosenzahlen zweifellos eine zugkräftige Behauptung. Im übrigen bewegte sich die Auseinandersetzung kaum entlang von Parteigrenzen. Die offiziellen Parolen in den Parteiblättern lauteten in der Regel vorsichtig positiv, sowohl im bürgerlichen als auch im sozialdemokratisch/gewerkschaftlichen Lager [9]. In einem Fall allerdings feierte die freisinnige Presse das Auto als Retter des Vaterlandes: Während des Generalstreikes vom November 1918 standen fast alle Züge still und die allesamt bürgerlichen Bündner National- und Ständeräte wären ohne Autos nicht rechtzeitig zur Sondersession der Vereinigten Bundesversammlung in Bern eingetroffen [10]. Viele der gewerkschaftlich organisierten Bähnler von RhB und SBB werden aus Angst vor dem Verlust ihres Arbeitsplatzes gegen das Auto gestimmt haben – Parolen hin oder her.

Von der Auto-Lust zur Last?

Zeiten und Menschen ändern sich, in diesem Punkt mindestens hat der eingangs zitierte Pfarrer Maissen recht. Manche Äusserungen zur Automobilität aber fallen heute – wo die Nachteile des Privatverkehrs immer deutlicher zutage treten – weniger fortschrittsfroh aus als noch 1968, und die lange ablehnende Haltung der Bündner erscheint im heutigen Rückblick nicht mehr nur als konservativ, stur und hinterwäldlerisch.

Gehörten touristische Kreise im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts zu den vehementesten Befürwortern des Autos, so empfiehlt heute sogar der Verkehrsverein Graubünden in seinen doppelseitigen Zeitungsinseraten treuherzig: „Wenn Sie möchten, dass bald Nachwuchs schlüpft, gönnen Sie den Bartgeiern Mosche, Jo, Ivraina, Margunet und Settschient doch etwas Ruhe und reisen Sie mit Zug und Postauto an. Die Orts- und Sportbusse zirkulieren in vielen Bündner Ferienorten zum Nulltarif. Und dann gibt es noch die kombinierten Skiabos, in denen Bahn und Bus und Spass inbegriffen sind.“ [11] Die leise Ahnung, dass der Autoverkehr genau die Ruhe und die saubere Luft zerstören könnte, deretwegen Touristinnen und Touristen nach Graubünden kommen, gilt nicht mehr durchwegs als „unheilbar geisteskrank“.

Jürg Simonett, 1952, Dr. phil.,
ist Historiker in Chur.

[8] Amtsblatt der Stadt Chur vom 17.1.1925.
[9] So etwa in: Bündner Volkswacht vom 17.1.1925 oder vom 16.6.1925.
[10] Der freie Rätier vom 5.12.1918.
[11] Weltwoche vom 7.10.1993