

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: 4: Das Automobilverbot im Kontext der Kriegsjahre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-939170>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

4. Das Automobilverbot im Kontext der Kriegsjahre

Dieses Kapitel befasst sich mit den Entwicklungen im bündnerischen Verkehrswesen in der Zeit während und unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg. Diese werden dahingehend hinterfragt, ob und inwiefern sie im Hinblick auf den Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage bedeutsam waren. Als Arbeits- und Informationsgrundlage dient zunächst eine von der Bündner Regierung im Jahre 1916 durchgeführte Automobilumfrage. Anschliessend stehen die Ursachen und Folgen einer 1918/19 in Graubünden herrschenden Transportkrise im Mittelpunkt.

4.1 Stimmungsbarometer 1916

Nach der Abstimmung vom 5. März 1911 verschwand die Automobilfrage erneut für mehrere Jahre aus der politischen Agenda. Dies änderte sich erst wieder am 23. November 1915, als der damalige Standespräsident Anton Meuli (1878–1943) eine von 19 Ratsmitgliedern unterzeichnete Motion einreichte, welche die Regierung zur Prüfung der Frage aufforderte,

*[...] ob nicht eine den besonderen topographischen Verhältnissen und wirtschaftlichen Interessen unseres Kantons angepasste gesetzliche Regelung des Automobilverkehrs innert gewissen Schranken anzustreben sei.*¹⁹⁰

Begründet wurde der Antrag mit der potentiellen Bedeutung des Automobils für die bahnlosen Talschaften und den Fremdenverkehr. Im Grossen Rat stimmten schliesslich 45 Parlamentarier für eine Weiterleitung der Motion an die Regierung, deren sieben waren der Ansicht, dass die Zeit für eine erneute Auflage der Automobildebatte noch nicht gekommen sei.¹⁹¹ In Ausführung des hiermit erhaltenen Auftrags wandte sich der zuständige Departementsvorsteher Julius Dedual (1864–1939) im Frühjahr 1916 in einer Umfrage an die Gemeinden und Kreise, die Kur- und Verkehrsvereine, die kantonalen Eisenbahnverwaltungen und verschiedene Berufsverbände, um deren Haltung in der Automobilfrage auszuloten und die Erfolgchancen eines Vorstosses im

¹⁹⁰ VGR Herbstsession 1915, S. 66f.

¹⁹¹ VGR Herbstsession 1915, S. 155.

Sinne der Motion zu prüfen. Ausgewählte Rückmeldungen sowie das Hauptergebnis dieser Vernehmlassungsrunde werden nachfolgend vorgestellt.¹⁹²

Eine nach ihrer Grundhaltung gegenüber dem Automobilverkehr geordnete Zusammenstellung der *Gemeinden und Kreise* ergab folgendes Bild: Aus 96 von insgesamt 205 angeschriebenen Gemeinden gelangten Rückmeldungen an das Departement, 61 davon, also fast zwei Drittel, in einem jeden Automobilverkehr ablehnenden Sinne. Gemessen an der Haltung der Gemeinden standen sich Anhänger und Gegner des absoluten Automobilverbots also nach wie vor im Verhältnis 2:1 gegenüber. 20 Gemeinden erklärten sich zu einer bedingten Zulassung bereit. Bedingt in dem Sinne, dass entweder nur bestimmte Fahrzeugkategorien (in der Regel das Lastautomobil) oder nur bestimmte Regionen und Strassenzüge (z.B. die bahnlosen Talschaften) von dem Verbot ausgenommen sein sollten. 15 Gemeinden, darunter in der Tat auffallend viele Tourismuszentren und bahnlose Gemeinden, plädierten für eine unbeschränkte Zulassung.¹⁹³

Von den 39 Kreisämtern äusserten sich 17, davon 9 mit einem kategorischen Nein, 6 bedingt und zwei, namentlich Poschiavo und Davos, uneingeschränkt zustimmend. Im Gegensatz zu den Gemeinden hielten sich auf Kreisebene die Gegner und Befürworter des Automobilverbots also fast die Waage.¹⁹⁴

Wie unterschiedlich Gegner und Befürworter sich bei der Beurteilung und Wahrnehmung des Automobils nach wie vor gegenüberstanden, zeigt ein Vergleich der nachfolgend besprochenen Vernehmlassungen des Kreises Lugnez und der Gemeinde Flims:

¹⁹² Die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage sind im Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 163–169 zusammengefasst.

¹⁹³ Für eine vorbehaltlose Zulassung des Automobils sprachen sich die folgenden Gemeinden aus: Andeer, Brusio, Davos, Flims, Grono, Malix, Medels im Rheinwald, Poschiavo, Praden, San Vittore, Soazza, Splügen, St. Maria in Calanca, St. Moritz, Verdabbio. StAGR VIII 19 a, Automobilmotion.

¹⁹⁴ Eine mögliche Ursache hierfür könnte gewesen sein, dass die Automobilfrage auf Kreisebene nicht von einem lokalen, sondern regionalen Standpunkt aus betrachtet wurde. Man vertrat nicht mehr nur die Interessen einer, sondern mehrerer Gemeinden, welche sich hinsichtlich Verkehrslage und Wirtschaftsleben teils stark unterschieden. Eine Radikallösung wie das absolute Automobilverbot wurde diesen unterschiedlichen Bedürfnissen kaum gerecht.

Im Rahmen einer Kreisversammlung am 8. Mai 1916 entschied sich das Lugnezer Stimmvolk einstimmig für die Verabschiedung einer Resolution, welche eine Beibehaltung des absoluten Automobilverbots verlangte. Neben den bereits seit Jahren gängigen Vorwürfen an das Automobil hob die Botschaft einen Punkt besonders hervor:

*Unseres Erachtens kann man in Graubünden mit ernsthafter Aussicht auf Erfolg an einen Automobilverkehr erst dann denken, nachdem das veraltete Strassengesetz von 1881 im Sinne einer Gleichstellung betreffend Unterhalt der Komerzial- und Verbindungsstrassen revidiert worden ist.*¹⁹⁵

Zur Erinnerung: Der jährliche Unterhalt der Verbindungsstrassen, von denen es im bevölkerungs- und wirtschaftsschwachen Lugnez rund 37 Kilometer gab, ging ausschliesslich zu Lasten der Gemeinden (siehe Tab. 1, S. 40 und Karte 1, S. 45). Der Widerstand der Lugnezer Bevölkerung lag also darin begründet, dass von einer Zulassung des Automobilverkehrs Mehrkosten im Strassenunterhalt erwartet wurde, welche letztlich von den Gemeinden und somit der Allgemeinheit getragen werden mussten. Auch die Vernehmlassungen der Gemeinden Ilanz und Bonaduz, beide ebenfalls entlang einer Verbindungsstrasse gelegen, machten ihre Zustimmung zum Automobil von der Einführung einer zweckgebundenen Automobiltaxe abhängig, welche zur Minderung der Strassenunterhaltskosten der Gemeinden dienen müsse.¹⁹⁶

Wie die Lugnezer Resolution wurde auch jene der Gemeinde Flims von einer Volksmehrheit mitgetragen, was ihr einen besonderen Nachdruck verlieh:

*Wenn Flims auch nicht lauter Autofreunde hat, war man doch allgemein der Meinung, dass das strikte Verbot für einzelne Talschaften, welche keine Bahn haben [...], eine Härte, ja eine grosse Ungerechtigkeit bedeute. Solche Talschaften werden durch ein solches Verbot, wie wir es bis jetzt haben in der Verbesserung ihres Verkehrswesens nicht nur gehemmt, sondern geradezu bevormundet und vergewaltigt.*¹⁹⁷

¹⁹⁵ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Resolution des Kreisamtes Lugnez (8. Mai 1916).

¹⁹⁶ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Rückmeldungen der Gemeinden Bonaduz (14. Februar 1916) und Ilanz (27. März 1916).

¹⁹⁷ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Bericht der Gemeindeversammlung Flims (1. März 1916).

Im Gegensatz zum landwirtschaftlich geprägten Lugnez, welches im Falle einer Zulassung des Automobils einen finanziellen Schaden in Form von Steuerabgaben fürchtete, erhoffte sich die Gemeinde Flims, der bedeutendste Bündner Tourismusort ohne Eisenbahnanschluss, durch die Verbesserung der Verkehrsanbindung den Fremdenverkehr weiter fördern zu können, letztendlich also gerade ein Mehr an Steuereinnahmen.

Weiter wurden die verschiedenen Bahnverwaltungen um eine Stellungnahme angefragt. Die *Rhätische Bahn* bezog in einem 13-seitigen Gutachten Stellung. Achilles Schucan (1844–1927), der damalige Bahndirektor, votierte gegen eine Beibehaltung des absoluten Automobilverbots. Geradezu animierend äusserte er sich bezüglich der Einrichtung von Postautolinien in die bahnlosen Täler und über die Bergpässe. Solche Kurse würden «*zweifelloso eine willkommene Alimentierung der einzelnen Strecken der Rh.B. bringen*».¹⁹⁸

Das Reiseautomobil wollte der Direktor zumindest für die An- und Abreise zu den Fremdenverkehrsorten zulassen, wohingegen die Benutzung des Automobils im Lokalverkehr oder zu Ausflugszwecken – aus nahe liegenden Gründen – untersagt bleiben sollte. Den im Falle einer Zulassung des Reiseautomobils zu erwartenden Passagierrückgang in der 1. Reiseklasse erhoffte Schucan dadurch wieder kompensieren zu können, dass «*das Reiseauto eine Vermehrung des Fremdenbesuches im Kanton Graubünden*» mit sich bringen und «*dementsprechend auch eine Vermehrung des Lokalverkehrs der Bahn eintreten*» würde.¹⁹⁹

Die Ausführlichkeit des Gutachtens punkto Reiseautomobil kontrastiert erheblich mit der nur beiläufigen Erwähnung des Lastkraftwagens. Die Gründe hierfür dürften wohl darin liegen, dass eine Zulassung des Lastautomobils in Gegenden, welche über einen Anschluss an das Streckennetz der Bahn verfügten, dem Direktor schlicht und einfach abwegig erschien. Von einer Zulassung des Lastautomobils entlang der Bahnlinien konnte aus der Sicht von Schucan – im wahrsten Sinne des Wortes – gar keine Rede sein.

Angesichts der Bedeutung, welche dem Fremdenverkehr in der Automobilfrage beigemessen wurde, waren und sind die Stellungnahmen der Ver-

¹⁹⁸ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten der Rhätischen Bahn (15. Mai 1916), S. 11.

¹⁹⁹ Um die Sorge und Aufmerksamkeit des Direktors für eine Hebung des Reiseverkehrs zu verstehen, muss man wissen, dass die RhB sich kriegsbedingt mit einem starken Rückgang der Passagierzahlen konfrontiert sah. Zwischen 1913 und 1915 sanken die Einnahmen aus der Passagierbeförderung um 44 %. Vgl. 50 Jahre Rhätische Bahn, S. 206. Die Einnahmen der Personenbeförderung erreichten erst 1920 wieder Vorkriegsniveau.

kehrvereine von besonderem Interesse. Vier der insgesamt 15 antwortenden Tourismusorganisationen äusserten sich im Sinne einer bedingungslosen Zulassung des Automobilverkehrs, ebenso viele plädierten jedoch für die Beibehaltung des Verbots. Für eine partielle Liberalisierung traten sieben Organisationen ein.²⁰⁰ Der Nutzen einer Aufhebung des Verbots wurde von der Tourismusbranche also nach wie vor kontrovers beurteilt. Während der Verkehrsverein Pontresina die Ansicht vertrat, dass zahlreiche Gäste gerade wegen des Automobilverbots ihre Ferien in Graubünden verbringen würden, rechnete man in Flims und St. Moritz damit, von einer Zulassung des Automobils erheblich profitieren zu können. Eine pragmatische Lösung wählte der Hotelierverein Davos, welcher das Reiseautomobil zwar zulassen wollte, jedoch einschränkend hinzufügte, dass es im Interesse der «*öffentlichen Hygiene*» insbesondere der Luftkurorte liegen würde, das Automobil im Ortsverkehr zu verbieten.²⁰¹

Analog zum *Bündner Feuerwehrverband*, welcher die Wünschbarkeit und Effizienz einer motorisierten Feuerwehrspritze betonte, hob der *Ärzteverein* die Bedeutung des Automobils als Transportmittel für Ärzte und Patienten hervor. Die Zulassung dieser beiden Nutzfahrzeugkategorien wurde von beiden Organisationen zum Minimalziel der künftigen Automobilpolitik erklärt.²⁰²

Der Ingenieur- und Architektenverein, der Landwirtschaftliche Verein sowie der *Gewerbeverband* erklärten sich mit einer Zulassung von Lastautomobilen im Dienste der Öffentlichkeit und der Volkswirtschaft einverstanden. Hingegen sollte das Reiseautomobil nur sehr beschränkt oder gar nicht zugelassen werden.²⁰³

Übers Ganze gesehen waren nach Ansicht des federführenden Regierungsrates die Ergebnisse der Umfrage so wenig ermutigend, dass der Kleine

²⁰⁰ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Pro: Kur- und Verkehrsverein Flims, Hotelierverein Davos, Verkehrsvereine Splügen und Poschiavo. Kontra: Kur- und Verkehrsvereine Maloja, Pontresina, Lenzerheide-Obervaz, Tschierschen.

²⁰¹ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten des Bündner Ärztevereins (18. April 1916). Die Forderung wurde ausserdem dahingehend präzisiert, dass Automobile mit elektrischem Antrieb, deren Lärm- und Geruchsemissionen im Vergleich zu benzinbetriebenen Kraftfahrzeugen geringer ausfallen würden, zu bevorzugen seien.

²⁰² StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Gutachten des Bündner Ärztevereins; Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 169.

²⁰³ Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 168f.; MAISSEN, Der Kampf um das Automobil, S. 54.

Rat davon Abstand nahm, weitere Schritte im Sinne der Motion Meuli zu unternehmen. Diese Erkenntnis wurde in den kommenden Jahren mehrmals bestätigt.²⁰⁴ Für diese Entscheidung dürfte insbesondere der nach wie vor starke Rückhalt des Automobilverbots in rund zwei Dritteln der Gemeinden ausschlaggebend gewesen sein. Der Umstand, dass das geltende Verbot nur durch eine Volksabstimmung aufgehoben werden konnte, versprach angesichts der breiten Unterstützung, welches dieses in den Gemeinden genoss, in der Tat nur wenig Aussicht auf Erfolg.

4.2 Die Transportkrise als Chance

Obschon Graubünden nicht direkt vom Kriegsgeschehen betroffen war, führten die Auswirkungen des Krieges zu einschneidenden Veränderungen im Verkehrswesen. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs hielt nicht nur das Lastautomobil der Armee in Graubünden Einzug, sondern es erfolgte 1918 auch der bundesrätlich abgesegnete Einsatz von Motorfahrzeugen zur Sicherstellung der Landesversorgung, und 1919 fuhr das erste Postautomobil ebenfalls ‘via Bern’ nach Graubünden. Demnach wird hier die Frage aufgeworfen, ob und inwiefern diese Entwicklungen für den Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage bedeutsam waren.

Die Macht der Umstände, allen voran die zunehmend prekäre Versorgungslage, veranlasste am 25. Mai 1918 den Chef des kantonalen Amtes für Kriegsmassnahmen, Grossrat Andreas Laely (1864–1955), eine von 24 Ratskollegen unterzeichnete Motion einzureichen, welche die Regierung zur Prüfung der Frage aufrief,

*[...] ob nicht eine Änderung des geltenden absoluten Automobilverbots im Kanton Graubünden vorzunehmen sei, zum mindesten in der Form einer Kriegsmassnahme, damit das Automobil an Stelle des immer mehr abnehmenden Pferdmaterials zum Transport von Brennholz, Torf, Kohlen, Heu, Kartoffeln, etc. benutzt werden darf.*²⁰⁵

Hintergrund dieser Motion bildete ein landesweiter Rückgang des Pferdebestands (siehe Tab. 4), dessen Ursachen weitestgehend kriegbedingt waren.

²⁰⁴ Landesbericht des Kantons GR 1916, S. 169; VGR Frühjahrssession 1917, S. 114.

²⁰⁵ VGR Frühjahrssession 1918, S. 57.

Nicht nur, dass mit Ausbruch des Krieges keine Pferde aus dem Ausland mehr eingeführt werden konnten, auch die Beschlagnahmung zahlreicher Zugtiere durch die Armee sowie eine sich je länger je mehr bemerkbar machende Futtermittelknappheit reduzierten die Leistung des traditionellen Strassenverkehrs.²⁰⁶ Das Kreisamt Oberengadin sowie die Baufachdirektion der Stadt Chur waren aus diesem Grund bereits bei der Regierung vorstellig geworden.²⁰⁷

	<i>Graubünden</i>	<i>Schweiz</i>
<i>1911</i>	5'174	144'128
<i>1916</i>	3'997	136'613
<i>1918</i>	3'520	–
<i>1920</i>	3'173	129'769
<i>1921</i>	3'310	133'847
<i>1926</i>	3'828	139'283

Tab. 4: Die Entwicklung des Pferdebestands im Kanton Graubünden und in der Schweiz.

Quellen: Für das Jahr 1918 gemäss VGR, Frühjahrssession 1918, S. 96. Für die übrigen Jahre siehe Statistisches Jahrbuch der Schweiz: 1913, S. 90; 1917, S. 87; 1919, S. 90; 1920, S. 98; 1921, S. 99; 1926, S. 142.

Die Reduktion des Pferdebestands um rund ein Drittel zwischen 1911 und 1918 machte sich insbesondere in den bahnlosen Tälern des Kantons bemerkbar. Ein Blick in die Verlautbarungen einiger Regionen bestätigt dieses Faktum:

- Am 7. Juni 1919 beklagte sich das Kreisamt Münstertal bei der Regierung, dass die Frachtspesen seit Kriegsbeginn um mehr als das Vierfache gestiegen seien, was zu einer unerträglichen Verteuerung der Waren geführt habe. Abhilfe erhoffte sich das Kreisamt durch die Einführung eines Lastautomobilkurses über den Ofenpass.²⁰⁸ Die eigentliche Bedeu-

²⁰⁶ VGR Frühjahrssession 1918, S. 96f.

²⁰⁷ VGR Frühjahrssession 1918, S. 96.

²⁰⁸ StAGR VIII 19 a, Das Kreisamt Münstertal an Regierungsrat Plattner (7. Juni 1919). Mitverantwortlich für die Verteuerung der Transport- und Warenkosten war sicherlich der Umstand, dass sich das bahnlose Münstertal mit Ausbruch des Krieges nicht mehr aus dem nahen Ausland (Südtirol) versorgen konnte. Als einzige Alternative blieb die von bedeutend längeren Transportwegen abhängige Versorgung aus dem Kantonsgebiet jenseits des Ofenpasses (Engadin). In einem ähnlichen Sinne äussert sich auch der Vertreter des

tung dieser Forderung bemisst sich daran, dass das Kreisamt Münstertal gegenüber seiner früheren Haltung in der Automobilfrage eine regelrechte Kehrtwende vollzog. 1916 hatte dieselbe Amtsstelle auf Anfrage der Regierung noch resümiert: «*Das Münstertal will vom Automobil-Verbot nicht abweichen.*»²⁰⁹

- Von den Auswirkungen der Transportkrise blieb auch die Pferdepост nicht verschont (siehe Kapitel 2.1.3). Gemäss einem Bericht der Neuen Bündner Zeitung führte die Redimensionierung des Kursnetzes und des Fahrplanes auf der Strecke Thusis–Splügen zu einer Rückkehr auf das Niveau des Jahres 1900.²¹⁰ Für die bahnlosen Kreise Schams, Avers und Rheinwald bedeutete diese Entwicklung eine wesentliche Verschlechterung ihrer Verkehrsverbindungen. Als Folge sahen sich zahlreiche Kreise und Gemeinden zu Beschwerden bei der Kreispostdirektion Chur oder der Oberpostdirektion in Bern veranlasst. Andere wandten sich mit der Bitte um Intervention und Subvention an die Bündner Regierung. Einige, wie z.B. Flims, forderten bei dieser Gelegenheit explizit die Einführung eines Postautomobilkurses für ihre Region.²¹¹
- Einen besonders eindringlichen Appell erliess der Gemeindevorstand von Cauco, welcher im Zusammenhang mit den sich verschlechternden Verkehrsverhältnissen im Calancatal gar von einer «*questione di vita*», einer Existenzfrage für die gesamte Talschaft sprach. Auch hier erhoffte man sich durch die Einrichtung eines subventionierten Automobilkurses eine Entschärfung der herrschenden Misere.²¹²

Je länger die Transportkrise andauerte und je mehr die Bevölkerung in den bahnlosen Tälern ihre Auswirkungen zu spüren bekam, desto eher war sie zu einer Neubeurteilung der Automobilfrage bereit. Ein Meinungsumschwung lässt sich auch an einzelnen Personen ausmachen. Regierungsrat Wilhelm Plattner (1868–1934), seinerzeit noch erklärter Anhänger der Automobil-

Kreises Rheinwald. Siehe: VGR Frühjahrssession 1918, S. 97.

²⁰⁹ StAGR VIII 19 a, Automobilmotion. Schreiben des Kreisamtes Münstertal (3. April 1916).

²¹⁰ GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 39.

²¹¹ StAGR VIII 17 b 1, Cauco (22. August 1920), Kreis Surses (27. Oktober 1919); Kreisamt Avers (26. November 1919); Rheinwald (14. Mai 1919), Schams (27. Mai 1919), Flims (7. Juni 1918). Hinweis: Es handelt sich ausnahmslos um bahnlose Talschaften und Gemeinden.

²¹² StAGR VIII 17 b 1, Schreiben des Gemeindevorstands Cauco (22. 8. 1920).

initiative, zeigte sich von der Notwendigkeit der Motion absolut überzeugt: *«Lastauto sowie Kranken- und Feuerwehrauto müssen kommen.»*²¹³

Im Zuge der immer schwieriger werdenden flächendeckenden Landesversorgung überrascht es kaum, dass der Grosse Rat die Motion Laely mit einem deutlichen Mehr von 55 gegen 4 Stimmen für erheblich erklärte. Für die Regierung war die Annahme der Motion allerdings mit einer besonderen Schwierigkeit verknüpft. Obwohl man einen klaren Auftrag erhalten hatte, schränkte das geltende Automobilgesetz den Handlungsspielraum massiv ein. Angesichts der mehrmals geforderten raschen Lösung blieb letztlich nur eine Möglichkeit, nämlich, sich von der Landesregierung die notwendigen Kompetenzen erteilen zu lassen. Als Rechtsgrundlage konnte man sich dabei auf Artikel 3 des unmittelbar nach Kriegsbeginn erlassenen Bundesbeschlusses *«betreffend Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität»* berufen. Besagter Artikel lautete wie folgt:

*Die Bundesversammlung erteilt dem Bundesrat unbeschränkte Vollmacht zur Vornahme aller Massnahmen, die für die Behauptung der Sicherheit, Integrität und Neutralität der Schweiz und zur Wahrung des Kredites und der wirtschaftlichen Interessen des Landes, insbesondere auch zur Sicherung des Lebensunterhaltes, erforderlich werden.*²¹⁴

Am 18. Juni 1918 gelangte die Regierung mit dem Gesuch an den Bundesrat, dieser möge kraft seiner Vollmachten dem Kanton die Befugnis erteilen, zur Sicherstellung der Landesversorgung Konzessionen für Lastautomobile zu gewähren.²¹⁵ Zehn Tage später stimmte der Bundesrat diesem Antrag zu. Bis zum Herbst des Jahres 1918 standen auf den Bündner Strassen schliesslich vier, ein Jahr darauf bereits 18 Lkws im Einsatz.²¹⁶

Dem Noterlass zur Sicherstellung der Landesversorgung folgte am 19. Oktober 1918 ebenfalls per Bundesratsbeschluss ein zweiter, welcher die

²¹³ VGR Frühjahrssession 1918, S. 96. Wilhelm Plattner leitete von 1918 bis 1926 das Bau- und Forstdepartement, in dessen Zuständigkeit das Verkehrswesen fiel.

²¹⁴ BBl, Jg. 1914, Bd. 4, Heft 31, S. 5–9.

²¹⁵ StAGR VIII 19 a, Schreiben des Kleinen Rates an den Bundesrat (18. Juni 1918). Amtsblatt des Kantons GR 1918, Nr. 27, S. 721; Amtsblatt 1918, Nr. 32, S. 857. Siehe auch: BBl Jg. 1918, Bd. 5, Heft 50, S. 183.

²¹⁶ Landesbericht des Kantons GR 1918, S. 200; Landesbericht des Kantons GR 1919, S. 199.

Zulassung von Arzt- und Sanitätsautos zur Bekämpfung der grassierenden Grippeepidemie ermöglichte. Auch hierzu trafen im Vorfeld bei der Regierung verschiedene Gesuche aus den Regionen ein, welche die Notwendigkeit eines unverzüglichen Handelns betonten. So zum Beispiel das Telegramm des Bezirksarztes Vorderrhein, Dr. Stephan Berther, an das kantonale Sanitätsdepartement:

*Es wäre sehr nothwendig, wenn das Sanitätsdepartement dem Physikat Vorderrhein [= Surselva] ein Automobil zur Verfügung stellen könnte. Die Ärzte mögen nicht mehr laufen und die Pferde können nicht. Dringende Bitte der Ärzte.*²¹⁷

Ebenfalls via Bern fuhren die ersten Postautomobile nach Graubünden. Wie die Kraftfahrzeuge der Armee waren auch die PTT als Bundesinstitution nicht an das kantonale Automobilgesetz gebunden. Am 15. Juni 1919 war es schliesslich so weit. Unter Berufung auf die eidgenössische Posthoheit, deren gesetzlicher Vorrang über das kantonale Automobilverbot am 5. April vom Bundessrat bestätigt worden war, nahm auf der Strecke Reichenau–Flims der erste Autopostkurs Graubündens den Betrieb auf.²¹⁸ Nach den Kantonen Bern und St. Gallen war Graubünden erst der dritte Kanton der Eidgenossenschaft, in welchem das Postauto verkehrte. Angesichts der langen Vorgeschichte automobilpolitischer Querelen kann dies alles andere als selbstverständlich bezeichnet werden.²¹⁹

Der auf die Sommermonate beschränkte Kurs, welcher aus Rücksicht auf die Rhätische Bahn nicht bereits ab Chur, sondern erst ab Reichenau nach Flims führte, war aus betrieblicher Sicht ein voller Erfolg. Die Fahrzeit konnte im Vergleich zur Pferdepost von 170 auf 70 Minuten drastisch reduziert werden, im Vergleich zum Vorjahr wurde die dreifache Anzahl Passagiere befördert und zudem das 3½-fache an Einnahmen generiert.²²⁰ Entsprechend

²¹⁷ StAGR VIII 19 a, Telegramm vom 11. November 1918. Ganz ähnlich lautet das Telegramm von Dr. Ernst Ruppanner (Spital Samedan) vom 6. November 1918, in welchem die Bewilligung eines Automobils als «*absolut dringendes Bedürfnis*» bezeichnet wird.

²¹⁸ Die Bündner Regierung vertrat am 10. sowie am 18. Februar 1919 gegenüber der Kreispostdirektion den Standpunkt, dass das kantonale Automobilverbot auch für die Post Gültigkeit besitze. Zu den rechtlichen Grundlagen siehe GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 30.

²¹⁹ Bereits bestehende Postautokurse waren: Bern – Detligen (1906), Bern – Säriswil (1917), Nesslau – Wildhaus (1918) und Wildhaus – Buchs (1919).

²²⁰ GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 35f.

zufrieden äusserten sich die Flimser Tourismusverantwortlichen anlässlich ihrer Jahresversammlung:

*Von grösster Bedeutung für die Entwicklung des Kurortes dürfte unzweifelhaft die Verbesserung der Verkehrsverbindung mit der Bahnstation Reichenau sein. Der Autopostdienst während des letzten Sommers hat sich ausgezeichnet bewährt und vollzog sich ohne die geringste Störung. Nicht bloss die Fremden, sondern auch die einheimische Bevölkerung, die teilweise anfangs der Einführung des Autos ablehnend gegenüberstand, sprach sich sehr anerkennend über die Neuerung aus.*²²¹

Wie das Last- und Ärzteautomobil trug offenbar auch das Postautomobil zur Versöhnung ehemaliger Automobilgegner bei. Im Januar 1920 liess ein Bündner Grossrat verlauten, dass er auf Grund der positiven Erfahrungen mit dem Postautobetrieb auf der Strecke Reichenau–Flims vom Autofeind zum Autofreund geworden sei.²²²

Bereits ein Jahr später nahmen auf den Strecken Chur–Lenzerheide sowie zwischen Thusis und Splügen zwei weitere Autobuslinien ihren Betrieb auf. Erneut sprachen die Betriebszahlen eine klare Sprache zu Gunsten der Wirtschaftlichkeit des Automobils.²²³ In den folgenden Jahren wurden schliesslich immer mehr Linien auf den Kraftfahrzeugbetrieb umgestellt. Bis zum Jahr 1925 bediente das Postautomobil bereits mehr als die Hälfte des 608 km langen Kursnetzes.²²⁴

Abschliessend gilt es die eingangs aufgeworfene Frage zu beantworten, ob und inwiefern die Verkehrsentwicklungen der Kriegs- und Nachkriegszeit den Verlauf der Konfliktlinien in der Automobilfrage beeinflussten. In der Tat konnten verschiedene Veränderungen festgestellt werden. So etwa, dass einzelne bahnlose Täler und die Fremdenverkehrszentren sich angesichts der herrschenden Transportkrise und des Zusammenbruchs des Reiseverkehrs von stillen zu aktiven Gegnern des Automobilverbots entwickelten; dazu gehörten auch das Calancatal und die Mesolcina. Als Grenztalschaften ohne

²²¹ NBZ 26. Februar 1919.

²²² VGR Frühjahrssession 1920, S. 13.

²²³ GARTMANN, Das Postauto in Graubünden, S. 44 und 55.

²²⁴ BEER, Strukturwandlungen im Fremdenverkehr, S. 209. Nach MERKI, Der holprige Siegeszug des Automobils, S. 161.

Eisenbahnverbindung zum Rest des Kantons bekamen sie die Auswirkungen der herrschenden Transportkrise besonders zu spüren. In der Sitzung vom 21. März 1919 reichten die Grossräte der beiden Regionen eine Motion ein, welche die Zulassung des Automobilverkehrs von Bellinzona bis San Bernardino sowie von Grono nach Rossa verlangte.²²⁵

Doch nicht nur einzelne Regionen, auch verschiedene Berufsstände, Vereine und Verbände begannen sich ab 1918 aktiv für die Aufhebung des absoluten Automobilverbots einzusetzen. Anfangs November 1918 kündete ein Komitee, bestehend aus Vertretern des Bündner Ärztevereins, des kantonalen Feuerwehrverbandes, des Gewerbevereins, des Handels- und Industrievereins sowie des Bündner Tierschutzvereins ein Initiativbegehren an, welches sich die Ablösung des absoluten Automobilverbots durch eine neue, den Verhältnissen angepasste Automobilgesetzgebung zum Ziel setzte. Erstmals in der seit fast 20 Jahren anhaltenden Automobilfrage fanden sich interessierte Kreise zu einer einheitlichen Stellungnahme zur Aufhebung des Verbots zusammen. Gegenüber den Einzelvorstössen der vergangenen Jahre bedeutete dies einen grossen Fortschritt. Die Forderung der Initianten entsprach weitestgehend jener im Jahre 1915 von Grossrat Anton Meuli (1878–1943) eingereichten Motion, welche seiner Zeit auf Grund der Umfrageergebnisse noch als chancenlos eingeschätzt worden war (siehe Kapitel 4.1). Offenbar gingen also auch die Initianten davon aus, dass der kriegsbedingte Wandel der Rahmenbedingungen im Verkehrssektor sich auf die Mehrheitsverhältnisse in der Automobilfrage ausgewirkt haben könnte.²²⁶

Tatsächlich gelang es den Initianten, die notwendige Anzahl Unterschriften zu sammeln. Allerdings wurde das Initiativbegehren nie eingereicht. Nachdem das Kantonsparlament angesichts der grassierenden Grippeepidemie und des Generalstreiks vom November 1918 beschlossen hatte, nur mehr auf die allerdringlichsten Geschäfte einzutreten, verschwanden die Automobilpläne der Initianten wieder in die Schublade – vorläufig zumindest.²²⁷ Dasselbe Schicksal ereilte auch die Motion der Kreise Mesocco und Calanca.

Einschränkend gilt es anzumerken, dass die Auswirkungen der Transportkrise vor allem jene Regionen und Gesellschaftsgruppen zu einer Neu-urteilung des Kfz-Verbots veranlassten, welche ohnehin bereits zu einer automobilfreundlichen Haltung neigten (siehe Kapitel 3.3.2). In den Hochburgen der Automobilkritik, welche in der Regel über einen Anschluss an das Eisenbahnnetz verfügten und primär landwirtschaftlich geprägt waren, blieb die Transportkrise hingegen ohne Einfluss auf die Automobilfrage.

²²⁵ VGR Frühjahrssession 1919, S. 26.

²²⁶ Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 83f.

²²⁷ Botschaften des Kleinen Rates 1919, S. 83f.