

pöschti

lokalzeitung und amtliche publikationen
für gemeinden der regionen viamala und albula

büwo
gesamtausgabe



Nr. 8, 20. Februar 2025
136./43. Jahrgang

Immobilienverkauf
Immobilienverwaltung
Treuhand

Lokal. Kompetent. Engagiert.

CURVÉR

+41 81 684 34 18 Thusis

Genial
LOKAL

**MODE
MUSS
HAUTNAH
ERLEBT
WERDEN**

geniallokal-initiative.ch

**Besondere Momente,
besondere Gerichte!**

Herzlich Willkommen im Restaurant
Triangel und im Oberalp!

Restaurant TRIANGEL
Domleschgerstrasse 80
7417 Paspels



Restaurant OBERALP
Obere Bahnhofstrasse 17
7402 Bonaduz



**Jetzt
abonnieren!**

Die spannendsten Geschichten
über Ihre Region. Woche für
Woche.

Abobestellung: 0844 226 226
oder www.poeschtli-zeitung.ch

pöschti



Propaganda-Flugblatt der Autogegner anno 1925





Das Bündner Autoverbot treibt seltsame Blüten: Wer nicht aufs Auto verzichten will, muss den Motor abschalten und kann sich – gegen Entgelt – von einem Pferdefuhrwerk abschleppen lassen. Das Bild wurde am 5. Mai 1911 in Malans aufgenommen.

Bild Stadtarchiv Chur

100 JAHRE AUTOMOBIL MIT LOKALEM FOKUS

Das lange Ringen der Thusner
um die Zulassung des Automobils

Pius Furger

Zwischen 1900 und 1925 bestand in Graubünden als einzigem Kanton der Schweiz ein Autoverbot. Um dies zu ändern, brauchte es neun Volksabstimmungen. Die Zulassung des Automobils bescherte Thusis und weiteren «hinterrheintalischen» Gemeinden einen Wirtschaftsaufschwung, der jedoch nur von kurzer Dauer war. 1886 lässt Carl Benz das erste Automobil der Welt patentieren, und zehn Jahre spä-

ter wird in der Schweiz an der Landesausstellung in Genf erstmals ein Auto präsentiert. Doch die Motorwagen sind zu dieser Zeit noch pannen anfällig, und die für Pferdekutschen konzipierten Bündner Fahrstrassen aus gepresstem Schotter, Kies und Sand holprig und schmal.

Erster Autobesitzer Bündens ist der Davoser Baumeister und Grossrat Gaudenz Issler. Nachdem sein 1896 erstandenes

Automobil der Marke Benz die Wolfgang-Passhöhe nicht zu bezwingen vermochte und mit zwei Pferden abgeschleppt werden musste, gibt er das «teure Spielzeug» mangels «Bergtauglichkeit» an den Verkäufer zurück. Obwohl zu dieser Zeit nur vereinzelt Motorfahrzeuge auf Bündens Strassen anzutreffen sind, kommt es zu zahlreichen Klagen aus der Bevölkerung, und die Bündner Presse wettet vehement

*Geburtsstunde des Automobils:
Am 29. Januar 1886 lässt Carl Benz
sein Fahrzeug mit Verbrennungs-
motor zum Patent anmelden.
Es ist das erste praxistaugliche
Automobil der Welt.
Bild Mercedes-Benz-Museum*



gegen die «motorisierten Ungetüme», deren «Tempo, Lärm und Gestank die Pferde der übrigen Verkehrsteilnehmer geradezu rasend machen». «Es duftet nach Benzin, Schmieröl und ein wenig nach Protzenhaftigkeit», rauscht es im Bündner Blätterwald. Von einer Beinahekollision einer Postkutsche und eines Autos zwischen Thusis und Tiefencastel berichten die «Neue Bündner Zeitung» und das «Bündner Tagblatt» im Sommer 1900 übereinstimmend. Dem Postillon sei es gerade noch gelungen, sein Gespann im Zaum zu halten und so ein schweres Unglück zu vermeiden.

Die Regierung handelt rasch und pragmatisch: Per Verordnung erlässt sie am 24. August 1900 ein Autoverbot auf sämtlichen Bündner Strassen, das zur Folge hat, dass an der Kantonsgrenze alle Güter um-

geladen und Automobilen von Touristen aus dem Aus- oder Unterland Pferde oder Ochsen vorgespannt werden müssen. Die Kritik am Autoverbot bleibt nicht aus, und die Regierung muss schon bald da und dort Ausnahmegewilligungen erteilen.

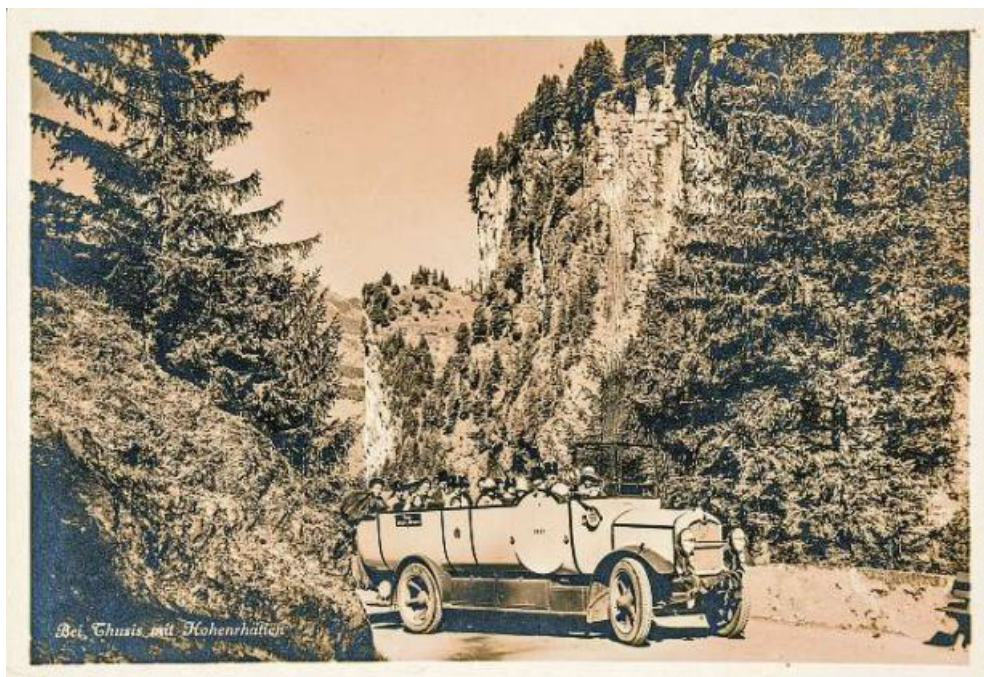
1906 legt der Kleine Rat (heute Regierungsrat) einen Gesetzesentwurf vor, der die Öffnung gewisser Strassenabschnitte «bei nachgewiesenem Bedürfnis für Handel, Gewerbe und Verkehr» vorsieht. Gegen das Gesetz wird jedoch das Referendum ergriffen, und an der Volksabstimmung vom 13. Oktober 1907 wird die Vorlage mit 84 Prozent Nein-Stimmen gebodigt. Ebenso schmettert das Volk am 5. März 1911 einen weiteren Versuch der Regierung ab, das Autoverbot zu lockern.

Postauto als Wegbereiter

Nach dem Ersten Weltkrieg mit der einhergehenden Wirtschaftsflaute will auch das Thusner Gewerbe die Zukunft aktiv mitgestalten. Das Autoverbot ist den Thusnern ein Dorn im Auge, da es ihre wirtschaftlichen Aktivitäten einschränkt und den Fortschritt der Gemeinde behindert. Mit dem Aufruf, eine kantonale Automobil-Initiative zu unter-

zeichnen, will man ein Zeichen setzen. Doch Graubünden ist noch nicht bereit, sich dem «suspekten Verkehrsmittel Automobil» zu öffnen. Einzig die Spanische Grippe, die im Winter 1918/19 auch Bünden heimsucht, veranlasst die Regierung, die Bewilligungspraxis für Motorfahrzeuge punktuell zu lockern. Lastwagen sowie Arzt- und Sanitätsautos werden per Noterlass erlaubt. Eine Ausdehnung der Fahrbewilligung für

*Das Postauto als Wegbereiter für die
Autozulassung: Bereits fünf Jahre vor der
Aufhebung des Autoverbots fahren im
Sommer Postautos regelmässig von Thusis
ins Rheinwald. Das Bild zeigt Bündens
ältesten Post-Kurswagen im «Verlorna Loch»
zwischen Thusis und Rongellen.
Bild PTT-Archiv / Museum für Kommunikation*





Nicht nur die Post, sondern auch die Armee foutiert sich um das Bündner Autoverbot. Im Bild Soldaten einer Verpflegungsabteilung mit einem Militärlastwagen im Unterdepot Thusis beim Bahnhof während der Zeit des Ersten Weltkriegs um 1915. Bild Sammlung Mario Rossi

Postautokurse hingegen wird strikte abgelehnt. Der Kanton hat aber die Rechnung ohne den Bund gemacht, denn gemäss Artikel 26 der Bundesverfassung ist das Postwesen Sache der Eidgenossenschaft. Als die Post 1919 auf der Strecke von Reichenau nach Flims regelmässig verkehrende Postkurse einführt, beobachtet man in Thusis das Geschehen mit Argusaugen. In einem Schreiben an die Oberpostdirektion in Bern beantragen die Thusner die Einführung eines täglich verkehrenden Postautokurses von Thusis nach Mesocco und rennen damit bei

Thusner Bubenstreich

der Post offene Türen ein. Innert Kürze werden Probefahrten auf der Strecke Thusis - San Bernardino durchgeführt, und ab 1. Mai 1920 fahren im Sommer regelmässig Postautos bis Splügen und Montespluga. Ein Jahr später wird der Sommerkurs bis nach Mesocco ausgedehnt, was zur Folge hat, dass 1925 in Thusis bereits zehn Postchauffeure im Einsatz stehen. Nebst der Post foutiert sich auch die Schweizer Armee um den Sonderfall des Automobilverbots und lässt ab 1914 ihre Lastwagen auch in Graubünden auffahren.

In den 1920er-Jahren mutiert der Kampf ums Auto zum Klassenkampf. Wie nichts anderes deckt das Automobil die Kluft zwischen Arm und Reich auf, stellt ein Leserbriefschreiber im «Bündner Tagblatt» fest. Bis zur Zulassung des Autos gehen fünf weitere Abstimmungen bachab - die letzte am 18. Januar 1925. Erst am 21. Juni 1925 fällt das Autoverbot endgültig. Mit 11'282 Ja-Stimmen gegen 10'240 Nein-Stimmen fällt das Resultat knapp aus. Ein Vernunftentscheid, denn der Bündner Fremdenverkehr drohte, den Anschluss zu verlieren. Hätten sich die Bündner weiter gegen das Automobil ge-

Der für bündnerische Verhältnisse best geeignete Motorwagen ist

„Turicum“

da speziell für schweizerische Strassenverhältnisse in der Schweiz gebaut. Mit glänzenden Resultaten ausprobiert auf Bergstrassen, wie Simplon, Gotthard, Col du Pillon, Brünig etc. Bei dem äußerst geringen Eigengewicht von 370 Kilo hat der Wagen eine Spurbreite von nur 110 cm und bietet für zwei erwachsene Personen bequem Platz. Die Fahrgeschwindigkeit lässt sich von Fußgängertempo bis zu Bahngeschwindigkeit regulieren; dabei ist der Brennstoffverbrauch äußerst gering und der Auspuff geruchlos.

Best geeigneter Wagen für Geschäftsleute, Ärzte und Private.

Prospekte gratis und franko.

Automobilfabrik „Turicum“, Martin Fischer & Cie.
Uster-Zürich.

Trotz Autoverbot wird 1907 auch in der «Bündner Post» (Vorläuferin des «Pöschtli») Reklame für einen «gebirgs-tauglichen» Motorwagen der Schweizer Automobilfabrik «Turicum» gemacht. Inserat aus «Bündner Post» 1907

*Kaum ist der Erste Weltkrieg vorbei, legen sich die Thusner für eine kantonale Automobil-Initiative ins Zeug.
Inserat aus «Bündner Post» vom 9. November 1918*



wehrt, wäre wohl die Eidgenossenschaft eingeschritten.

Die Thusner Stimmberechtigten sprechen sich mit einem Ja-Anteil von gut 70 Prozent für die Automobilinitiative aus, und auch die meisten Gemeinden im Schams, Avers und Rheinwald verzeichnen sehr hohe Zustimmungswerte. Meldels sagt sogar einstimmig Ja zur Vorlage, während Calfeisen und Conters im Prättigau ebenso einstimmig gegen die Zulassung des Autos sind. Dass auch die Thusner Dorfjugend einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Zulassung des Automobils geleistet haben dürften, bekennt

Dr. Christian Papa im Thusner Heimatbuch von 1973 als Zeitzeuge: «Ein von Zürich 'dirigiertes' Komitee warb mit einem illustrierten Flugzettel (siehe Frontseite) mit entsprechenden Schauermärchen und den üblichen Bildern: Kühe, die vor den Autos davonliefen und selbstverständlich weniger Milch gaben etcetera. Die Herren Auto-Gegner waren deshalb auf die unglückliche Idee gekommen, ihren autogegnerischen Prospekt durch uns Schulbuben im Dorfe verteilen und in die Briefkästen stecken zu lassen.

Dabei waren wir zehnjährige Lummel dermassen vom Auto begeistert, dass wir

keineswegs gewillt waren, uns als Knechte und Briefträger der Autogegner missbrauchen zu lassen. Die paar Hundert Flugzettel wurden deshalb heimlich und in feierlicher Zeremonie hinter der Turnhalle verbrannt. Vielleicht hat diese heroische Tat das knappe Abstimmungsergebnis zugunsten des Autos noch etwas verbessert. Glücklicherweise ist die Tat verjährt!»

(Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe)

Dieser Artikel ist ein Beitrag des Kulturarchivs
Thusis-Viamala.

*Im Hinblick auf die Abstimmung über ein provisorisches Autogesetz vom 18. Januar 1925 erscheint dieses Inserat in der «Bündner Post». Das Autoverbot fällt aber erst nach der neunten Volksabstimmung vom 21. Juni 1925.
Inserat aus «Bündner Post» vom 16. Januar 1925*





Der in Thusis auf Übernolla wohnhafte Eduard Marxer besucht mit seiner mobilen Fräse Kundschaft, um für sie Brennholz zu sägen (Aufnahme aus den 1940er-Jahren). Bild Sammlung KAT

DAS AUTOMOBIL BESCHERT THUSIS EINE UNGEAHNT PROSPERITÄT

Beitrag zum Jubiläum «100 Jahre Automobil in Graubünden» mit lokalem Fokus – zweiter Teil

Pius Furger

Zwischen 1900 und 1925 bestand in Graubünden als einzigem Kanton der Schweiz ein Autoverbot. Um dies zu ändern, brauchte es neun Volksabstimmungen. Die Aufhebung des Automobilverbots bescherte Thusis und weiteren «hinter-rheintalischen» Dörfern einen Wirtschaftsaufschwung, doch die «Goldenen Zwanziger» dauerten gerade mal vier Jahre.

Die Skepsis um das Automobil legt sich rasch nach dessen Zulassung im Jahr 1925. Waren in Graubünden 1925 erst 136 Personenwagen zugelassen, sind es fünf Jahre später bereits 1051 Autos. Zehn Tage nach der denkwürdigen Abstimmung ist in der «Bündner Post» (Vorläuferin des «Pöschtli») zu lesen, dass sich die Thusner Strassen immer mehr beleben. Zudem wird vermerkt, dass die

*GR 31: Kupferschmied Peter Manzoni legt mit seinem Fiat Balilla in den 1930er-Jahren vor dem Gasthaus Adler an der Thusner Neudorfstrasse einen Zwischenstopp ein.
Bild Romedo Guler*



*Postauto der Linie Thusis-Splügen-Mesocco mit Chauffeur Johann Gübeli am Bahnhof Thusis anno 1929.
Bild Sammlung KAT*



Höchstgeschwindigkeit in Dörfern von zwölf Stundenkilometern von den Automobilisten grösstenteils eingehalten werde. Der Kanton Graubünden hat nämlich sofort nach der Zulassung von Motorfahrzeugen auf seinen Strassen rigorose Verkehrsvorschriften verordnet: Maximaltempo ausserorts 40, innerorts 12 und in unübersichtlichen Kurven 6-8 Stundenkilometer («Schrittfahren»). Die Gemeindepolizei ist berechtigt, Autofahrer schon bei «begründetem Verdacht» einer Übertretung der Fahrgeschwindigkeit anzuhalten und zu bestrafen. Taugliche Geschwindigkeitsmessungen gibt es indessen zu dieser Zeit noch keine. Umso kreativer zeigen sich die Polizeiorgane. So lässt etwa ein Polizist eines kleinen Bündner Dorfes seinen Sohn einem suspekten Auto nachrennen. Schafft es der Bub, dem

Auto zu folgen, ist alles gut, kann er aber mit dem Automobil nicht Schritt halten, wird der Automobilist wegen Raserei gebüsst.

Die Zulassung des Automobils entpuppt sich schon bald als Segen für die Thusner Hotellerie, aber auch für den Handel. Gerade mal zwei Wochen nach der Abstimmung stehen bei der Firma Oscar Prevost «Shell»-Benzin und Autoöle im Angebot, und die Witwe F. Glade bietet in ihrem Geschäft Motorräder englischer Herkunft an. Etwas komplizierter ist es für den initiativen Transportunternehmer Nikolaus Hosig, der als erster Thusner vom Pferdefuhrwerk auf einen Lastwagen der Schweizer Marke FBW umstellt. Da die Gemeinden auch nach der Aufhebung des Autover-

bots bis zum Inkrafttreten des kantonalen Strassengesetzes vom 20. Februar 1926 berechtigt sind, innerhalb ihres Gebietes den Verkehr für nichtöffentliche Motorfahrzeuge ganz oder teilweise zu verbieten, lassen verschiedene Gemeinden im Schams, Domleschg und Rheinwald die

Fahrten von Lastwagen nicht zu. Ein Zeitzeuge weiss jedenfalls zu berichten, dass Ho-

sig für einen Warentransport von Thusis nach Sils im Domleschg Pferde vor seinen Lastwagen spannen muss, da diese Strassenverbindung noch nicht für den Motorfahrzeugverkehr freigegeben ist. Die Gemeinde Thusis beschliesst indessen bereits drei Wochen nach Aufhebung des Automobilverbots, sämtliche Dorfstrassen für Motorfahrzeuge zu öffnen - mit Aus-

Neues Gewerbe entsteht innert Wochen



Getränkeanlieferung mit Lastwagen bei Hans Denicola, der 1937 das Lebensmittelgeschäft mit Getränkehandel von seinem Vater Balthasar übernommen hat.
Bild Sammlung KAT



Die Thusner Neudorfstrasse, bevor sie 1929 mit einem Hartbelag versehen wird.
Bild PTT-Archiv / Museum für Kommunika

nahme der inneren Bahnhofstrasse. Andeer, Zillis, Pignia, Splügen und Hinterrhein folgen wenige Tage später. Entlang der Transitachse Richtung Süden kommt man rasch zur Einsicht, dass viele Automobilisten in den Dörfern Halt machen und für eine Belebung der Wirtschaft sorgen. So geht es auch nicht lange, bis rund um das Auto neue gewerbliche Betriebe entstehen. Initiative Postautochauffeure eröffnen Autoreparaturwerkstätten, und entlang der Thusner Neudorfstrasse schiessen innert kurzer Zeit fünf Tankstellen aus dem Boden.

Es liegt auf der Hand, dass der aufkommende Motorfahrzeugverkehr auch seine Kehrseite hat. So verursacht beispielsweise jede Durchfahrt eines Automobils im Thusner Neudorf eine riesige Staubwolke. Dies, obwohl der Naturbelag täglich mit Wasser besprüht wird. Die Gemeinde verschafft Abhilfe, indem sie 1929 die Neudorfstrasse für 33 000 Franken asphaltieren lässt. Dass es auch immer wieder zu Strassenverkehrsunfällen kommt, belegt folgende Nachricht in der «Bündner Post» vom 28. Juli 1925: «Letzte Woche ereignete sich bei Cazis ein kleiner Automobilun-

fall. Ausserhalb des Dorfes begegneten sich zwei Autos. Beim Ausweichen fuhr eines derselben über das kleine Strassenbord hinunter. Man versuchte zuerst mit Hilfe des anderen Autos, das 'entgleiste' wieder fahrbereit zu machen, was jedoch nur unter Zuzug von Pferden, die aus der nahen Anstalt Realta herbeigeholt wurden, gelang. Die Insassen des auf 'Abwege' geratenen Autos kamen mit dem Schrecken davon.»

Erster Bündner Motorfahrzeughalter nach Aufhebung des generellen Fahrverbots ist der Andeerer Kaufmann Abraham Conrad



Das Auto von Paul Plattner mit Autokennzeichen 5873c steht in den frühen 1930ern vor dem heute nicht mehr existierenden Hotel Splügen.
Bild Romedo Guler

Auto-Benzin

„Shell“

Auto-Oel

„Ossag“ das gebräuchlichste des D. A. C.
„Voltol“ elect. gereinigt.

Auto-Fett „Ambroleum“

billigst bei

Oscar Prevost, Thusis.

Bereits zwei Wochen nach der Zulassung des Automobils stehen bei der Firma Oscar Prevost «Shell»-Benzin und Autoöle im Angebot.
Inserat aus «Bündner Post» vom 3.7.1925

Motorräder

Terrot, Raleigh, Carfield

Prima

Hilfsmotoren

werden hier eingebaut, sowie sämtliche Reparaturen an Motorrädern prompt und gewissenhaft ausgeführt.

Prima Motoröl.

Es empfiehlt sich

1058

Ww. F. Glade, Thusis.

Auch die Witwe F. Glade erweitert kurz nach Aufhebung des Autoverbots ihr Sortiment und bietet in ihrem Geschäft Motorräder englischer Herkunft an.
Inserat aus «Bündner Post» vom 31.7.1925

mit dem Kontrollschild 5801. Zu den ersten Thusner Automobilisten gehören auch Paul Plattner mit dem Nummernschild 5873c, Balthasar und Hans Denicola mit der Autonummer 5900e, Peter Manzoni mit GR 31 sowie Valentin Gartmann mit GR 81. Bereits 1905 werden die Nummernschilder auf nationaler Ebene vereinheitlicht. Graubünden wird trotz Fahrverbot der Bereich 5801 bis 6000 zugewiesen. Aufgrund des landesweit zunehmenden Autoverkehrs muss den Kennzeichen bereits sechs Jahre später ein Buchstabe angefügt werden, bevor dann 1933 das noch heute gültige Kontrollschildsystem mit den vorangestellten Kantonskürzeln eingeführt wird. Erste Automobilistin von Thusis und wahrscheinlich eine der ersten autofahrenden Frauen im Kanton ist Margherita Guyer-Engeli aus Thusis, die 1913 als Tochter einer einfachen Handwerkerfamilie den

Auch Frauen fahren Auto

vermögenden Zürcher Bankierssohn Rudolf Guyer geheiratet hat und mit diesem die «Villa Guyer» am oberen Dorfrand von Thusis bewohnt. Nach der Aufhebung des Autoverbots kauft sich ihr 17 Jahre älterer Ehemann einen schwarzen Buick sowie ein grünes Dodge-Cabriolet und seinem «Gretli» einen Opel. Da Rudolf Guyer wegen eines Augenleidens selber nicht Auto fährt, lässt er sich von einem Privatchauffeur oder eben von seiner Ehefrau chauffieren. Das Automobil beschert Thusis und den Tälern am Hinterrhein eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung. Innert Kürze gelingt es dem Fremdenplatz Thusis, der seit der Eröffnung der Bahnlinie ins Engadin im Jahr 1904 im Abseits stand, seinen Rang als Kurort wieder zurückzuerobern. Doch die «Goldenen Zwanziger» sind nur von kurzer Dauer: Bereits

vier Jahre nach Aufhebung des Autoverbots ziehen erneut dunkle Wolken am Konjunkturm Himmel auf. Der New Yorker Börsencrash vom 24. Oktober 1929 ist die Initialzündung zu einer verheerenden Weltwirtschaftskrise, die vielerorts bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs andauert und auch die Thusner Gewerbebetriebe arg durchschüttelt. Doch das ist wiederum eine andere Geschichte.

STRASSENFEST VOM 16. AUGUST IN THUSIS

Zum Jubiläum «100 Jahre Automobil» veranstalten der Verein Viamala e-mobility circle, das Kulturarchiv Thusis-Viamala, die Gemeinde Thusis und weitere einheimische Vereine und Partnerorganisationen ein grosses Strassenfest in Thusis.

Anzeige

Numatic



Staubsauger – Wir beraten Sie persönlich und helfen Ihnen das passende Gerät zu finden.



MOTORGERÄTE UND KOMMUNALTECHNIK
ZIMMERMANN AG
Plong Muling 32, Domat/Ems, Tel. 081 650 30 00, www.zimmermannag.net