

ENGADINER POST

Samstag, Juni 21, 2025

Vom Pferdefuhrwerk zum modernen Fahrzeug

Auch im Engadin markierte die Aufhebung des Autoverbots den Sprung von der ländlichen Abgeschlossenheit in die motorisierte Moderne. Eine Ausstellung im La Tuor in Samedan blickt auf 100 Jahre Wandel zurück.

ANDREA GUTGSELL



Auch im Engadin, vor allem im Oberengadin, sorgte die plötzliche «Reisefreiheit» für einen wahren Boom. In den ersten Jahren nach Aufhebung des Verbots waren allein in St. Moritz mehr Autos unterwegs als beispielsweise in der Stadt Chur. Die Ausstellung in der La Tuor bietet einen Überblick über die historischen, kulturellen und baulichen Entwicklungen des motorisierten Verkehrs mit Fokus auf das Engadin. In der Ausstellung wird den Fragen nachgegangen, wie die Grenzen des Wachstums und eine Zukunft mit mehr oder weniger Verkehr aussehen könnte. Kurator Beat Gugger gab der EP/PL in einem Interview Antworten.

Engadiner Post: Beat Gugger: Ausstellungen rund ums Auto sind aus aktuellem Anlass schon beinahe an der Tagesordnung. Was erwartet die Besucherinnen und Besucher im La Tuor?

Beat Gugger: In der Ausstellung geht es in erster Linie darum, wie das Auto in den letzten 100 Jahren die Landschaft, die Dörfer und möglicherweise auch die Mentalität der Menschen verändert hat. Wenn wir heute unterwegs sind, fällt uns das oft nicht auf, da wir mit dem Auto und den damit einhergehenden Veränderungen aufgewachsen sind. Gerade im Kanton Graubünden und vor allem im Engadin hat sich durch das Auto jedoch eine enorme Veränderung ergeben. Das war unsere Motivation für die Ausstellung.

Sie erwähnen Veränderungen in der Landschaft, in den Dörfern und bei den Menschen. Wo glauben Sie, hat die grösste Veränderung stattgefunden?

Die grösste Veränderung betrifft natürlich die Verkehrsinfrastruktur. Vor 1925 waren die Strassen im Engadin einfache, offene staubige Feldwege. Die meisten hatten nicht einmal einen richtigen Randstreifen, bis auf die im 19. Jahrhundert für den Transithandel gebauten, wichtigen Kommerzialstrassen. Gelinde gesagt, waren das bessere Trampelpfade, auf denen die Menschen zu Fuss oder mit Fuhrwerken unterwegs waren. Und plötzlich fahren lärmende Autos mit horrender Geschwindigkeit von bis zu 30 Stundenkilometer über diese Schotterwege und hüllen ganze Landschaften in eine Staubwolke. Das machte den Menschen natürlich Angst, und es gab in der Anfangsphase auch einige Unfälle mit durchgebrannten Ochsen- und Pferdegespannen.

Und so haben sich einige Dörfer im Engadin auch nach 1925 erfolgreich gegen die Aufhebung des Fahrverbots gewehrt und es für weitere zwei Jahre durchgesetzt. Wie war das möglich?

Die ersten Abstimmungen zur Aufhebung des Fahrverbots waren nicht von Erfolg gekrönt. Wie wir heute wissen, waren mehrere Anläufe nötig, bis es endlich klappte. Kurz nach der Abstimmung von 1925 profitierten die Befürworter des Fahrverbots also noch von der allgemeinen Skepsis gegenüber dem Auto. Hinzu kam, dass die Fuhrhalter und vor allem die Rhätische Bahn, die ihren Betrieb erst kürzlich aufgenommen hatte, diesem modernen Gefährt ebenfalls ablehnend gegenüberstanden. Ein weiterer wichtiger Punkt war, dass sich die Hoteliers noch nicht zu einer Lobby zusammengeschlossen hatten, die sich für das Automobil einsetzte.

Sie sagen – noch nicht. Das tönt nach einem Wandel ...

Genau. Dieser Wandel war nicht mehr aufzuhalten und der individuelle Verkehr über die Passstrassen nahm schnell zu. Die Strassen wurden übrigens damals von Ingenieuren so angelegt, dass den Automobilistinnen und Automobilisten eine attraktive Sicht auf das Alpenpanorama geboten wurde. Postkarten und Zeitungsartikel zierten Bilder von offenen Postautos und mächtigen Autos mit strahlenden Passagieren, die die Bergwelt plötzlich frontal bestaunen können, statt dass sie wie in einem Zug an ihnen vorbeirast. Auf den Passhöhen posieren stolze Besitzer vor ihren Autos, und auch Einheimische lassen sich gerne mit dem neuen Verkehrsmittel ablichten. Das Automobil erobert das Engadin im Sturm und ganze Dorfbilder erfahren eine Metamorphose.



Metamorphose steht unter anderem für Umgestaltung. Können Sie Beispiele nennen, wo solche Verwandlungen im Zusammenhang mit dem Automobil in den Dörfern im Engadin stattgefunden haben?

Gerne. Übrigens setzt sich unsere Ausstellung genau mit solchen Fragen auseinander. Welche Auswirkungen hatte das Auto auf die baulichen Entwicklungen in der Engadiner Landschaft und den Ortschaften? In zwei verschiedenen Filmen versuchen wir zu zeigen, was Infrastruktur heute bedeutet. Wir sind die Strecke zwischen Ardez und St. Moritz abgefahren, wo man die gesamte Strasseninfrastruktur mit den Kreiseln und die Verbauungen links und rechts des Strassenverlaufs sieht. Dabei haben wir uns gefragt, welche Eingriffe es gibt. Der zweite Film zeigt die Fahrt über den Julierpass, bei dem wir das annähernd cineastische Erlebnis einer Fahrt über eine Passstrasse zeigen. Wenn man über Umgestaltung und Design spricht, kommen wir unweigerlich auf die Tankstellen zu sprechen, die am Strassenrand oder am Dorfeingang standen und heute noch stehen. Viele dieser Tankstellen waren vor dem Durchbruch des Automobils mechanische Werkstätten oder Schmieden, in denen Pferde beschlagen und Wagen und Kutschen hergestellt und repariert wurden. Mit dem Auto wandelte sich auch der Beruf. Die Menschen, die mit Autos im mechanischen Sinn zu tun hatten, mussten sich fast über Nacht neuen Herausforderungen und Techniken zuwenden.

Das klingt, als hätte das Auto in kürzester Zeit alles umgekrempelt ...

... und wie. Wir müssen uns vorstellen, dass die Menschen vor der Zeit des Autos kaum andere Möglichkeiten hatten, als zu Fuss an einen anderen Ort zu gelangen. Wenn sie Glück hatten, konnten sie vielleicht auf einem Heuwagen mitfahren, aber ein Transportfahrzeug wie den Engadinbus gab es noch nirgends. Dann kam das Fahrrad, mit dem sich der Radius, den man in einem Tag zu Fuss zurücklegen konnte, um einige Kilometer erhöhte. Mit dem Auto geschah jedoch der eigentliche Quantensprung, den wir uns heute kaum noch vorstellen können. Plötzlich konnte man selbst bestimmen, wohin man fahren wollte. Natürlich war das am Anfang nur den Reichen vorbehalten, doch in der Nachkriegszeit setzte sich der Individualverkehr durch. Viele Menschen konnten sich ein Fahrzeug leisten, mit dem sie in die Ferien fahren konnten. Diese Individualität ist für uns heute selbstverständlich, zu dieser Zeit war sie jedoch ein wahnsinniger Erfolg.

Ein Erfolg, der uns heute einholt: Die Strassen sind verstopft, kilometerlange Staus sind fast jedes Wochenende zur Normalität geworden ...

... nicht nur das. Wir haben uns auch die Frage gestellt, ob wir dieses Gefährt, das uns heute so viele Probleme bereitet, überhaupt zelebrieren sollen. Einzelne Gemeinden und Dörfer, nicht unbedingt im Engadin, aber in der Umgebung der A 13, stellen sich heute dieselbe Frage wie vor 100 Jahren: Wollen sie das Auto mit einer Durchfahrtsbeschränkung oder sogar einem Verbot wieder verbannen? Bei meinen Recherchen ist mir ein paar Mal aufgefallen, dass sich die Leute fragen, ob es der richtige Weg ist, den wir derzeit einschlagen. Wie soll es weitergehen mit dieser Mobilität, speziell auch im Engadin?

Beat Gugger wohnt in Luzern und konzipiert seit 2024 als freier Kurator für Museen und Ausstellungsorte kulturhistorische Ausstellungen im deutschsprachigen Raum. Hinter dem QR-Code verbergen sich weitere Informationen zur Ausstellung in der La Tuor Samedan.

Beat Gugger hat sich mit den Veränderungen auseinandergesetzt, die das Auto mit sich gebracht hat.

Foto: Andrea Gutgsell

Zeugen aus längst vergangenen Tagen. Tankstelle der ehemaligen Palü Garage in Samedan. Fotos: Fausto Chiesa / Auto Pfister