

Vom Postauto im Winter

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **2 (1928)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779939>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

VOM POSTAUTO IM WINTER

Im Sommer sind die Postautomobile in den Berg-
gegenden zum allgemeinen Verkehrsmittel geworden.
Alljährlich befördern sie Hunderttausende naturfroher
Menschen in die Bergtäler und über die Alpenstrassen
in Gegenden, die ihnen sonst nur schwer zugänglich
wären.

Wenn aber der erste Schnee fällt, verschwinden die
grossen gelben Autos aus den Gebirgsregionen, und nur
auf einigen volkswirtschaftlich wichtigen Linien ist der
Dreiklang des Postsignals auch im Winter hörbar. Dort
aber wickelt sich ein für Laien und Fachleute inter-
essanter Verkehr ab. Besonders gebaute Pflugwagen, auf
langen und breiten Gummibändern laufend, öffnen die
verschneiten Strassen, und auf ihrer gebahnten Fläche
werden in mollig geheizten Reisewagen, die aus Sicher-
heitsgründen ebenfalls auf Raupenbändern rollen, die
Passagiere in voller Bequemlichkeit ihrem Ziele zuge-
führt. Wo Schneeverwehungen und Rutschungen die
Strasse sperren, tritt eine mächtige Schneeschleuder in
Tätigkeit, die mit ihren Schaufelrädern freie Bahn
schafft.

Es brauchte allerdings manche Jahre der Arbeit, bis
die Technik die für einen regelmässigen Winterbetrieb
nötigen Fahrzeuge und Hilfsmittel geschaffen hatte.
Schon im Winter 1922/23 unternahm die Postverwal-
tung einen ersten Versuch, den Automobilverkehr auf
der Linie Chur-Churwalden ganzjährig durchzuführen.
Da aber nur normale Radfahrzeuge zur Verfügung
standen, misslang er. Auch ein weiterer Versuch, mit
starken Lastwagen grosse, auf Kufen laufende Holz-
pflüge vom hochgelegenen Churwalden nach Chur zu
ziehen und so den Personenwagen leichte Durchfahrt
zu schaffen, schlug beim ersten grösseren Schneefall fehl.
Erfolgversprechend wurden die Versuche erst, als die
Postverwaltung eines ihrer Fahrzeuge mit einem Gummi-
raupenantrieb nach schwedischem Muster ausrüstete
und diesen Antrieb den schweizerischen Gelände-
verhältnissen entsprechend umbaute und verstärkte. Aber
erst im Winter 1925/26 war es möglich, den Betrieb
störungsfrei durchzuführen, nachdem die Schneeräumung
auf der Kursstrecke besonders Lastwagen übertragen
worden war. Deren Antrieb erfolgte durch Gummi-
raupen, während die Vorderräder auf skiförmige Kufen
gestellt waren, die eine sichere Lenkung ermöglichten.
Da diese Lastwagen die Strasse nur auf eine Breite von
2,5 m vom Schnee befreien konnten, wurde ihnen ein
schwerer Holzpflug mit seitlich verstellbaren Flügeln
angehängt, mit dem eine Räumungsbreite von 4,5 m er-
zielt werden konnte. Auf der so gebahnten Strasse
konnten die ebenfalls mit Raupenbandantrieben ver-
sehenen Personenwagen in voller Sicherheit verkehren.

Neue Schwierigkeiten machten sich geltend, als im
Winter 1926/27 die Postverwaltung den Betrieb

auch auf die Linien Reichenau-Waldhaus-Flims und
St. Moritz-Maloja ausdehnte. Auf der letztern Strecke,
die auf eine Entfernung von 20 km nahezu eben ver-
läuft, dagegen stellenweise starken Schneeverwehungen
ausgesetzt ist, konnten die Zugwagen die schweren
Holzpflüge nicht mehr durchbringen. Da stellte im
Januar 1927 die Armeeverwaltung der Post ihre Schnee-
schleudermaschine zur Verfügung, mit deren Hilfe die
Hindernisse überwältigt werden konnten. Diese Ma-
schine, mit einem Eigengewicht von 11 Tonnen, bewegt
sich auf Stahlraupen. An ihrem Vorderteil sind in
einem Mundstück zwei Schaufelräder aus Stahlblech
angebracht, durch die der Schnee erfasst und durch
zwei verstellbare Öffnungen ausgeworfen wird. Wäh-
rend ein vor dem Führersitz angebrachter Motor den
Antrieb der Raupenbänder besorgt, erfolgt die Betäti-
gung der Schaufelräder durch einen zweiten, hinter
dem Führerstand eingebauten Motor. Bei einer Höchst-
geschwindigkeit von 8 Stdkm vermag sich die Maschine
ihren Weg selbst durch hohe Schneeverwehungen zu
bahnen, wobei der Schnee bis zu 30 m weit wegge-
schleudert wird.

Nach den günstigen Erfahrungen des letzten Winters
hat sich die Postverwaltung entschlossen, den Betrieb
nicht nur auf den bisherigen Linien weiterzuführen,
sondern ihn auch auf die Strecke Maloja-Castasegna
auszudehnen. Die dadurch gestellte Aufgabe ist nicht
klein, denn von Maloja an senkt sich die Strasse in
scharfen Kehren ins Tal, und die Fahrzeuge haben bei
jeder Fahrt einen Höhenunterschied von 1200 m zu
überwältigen.

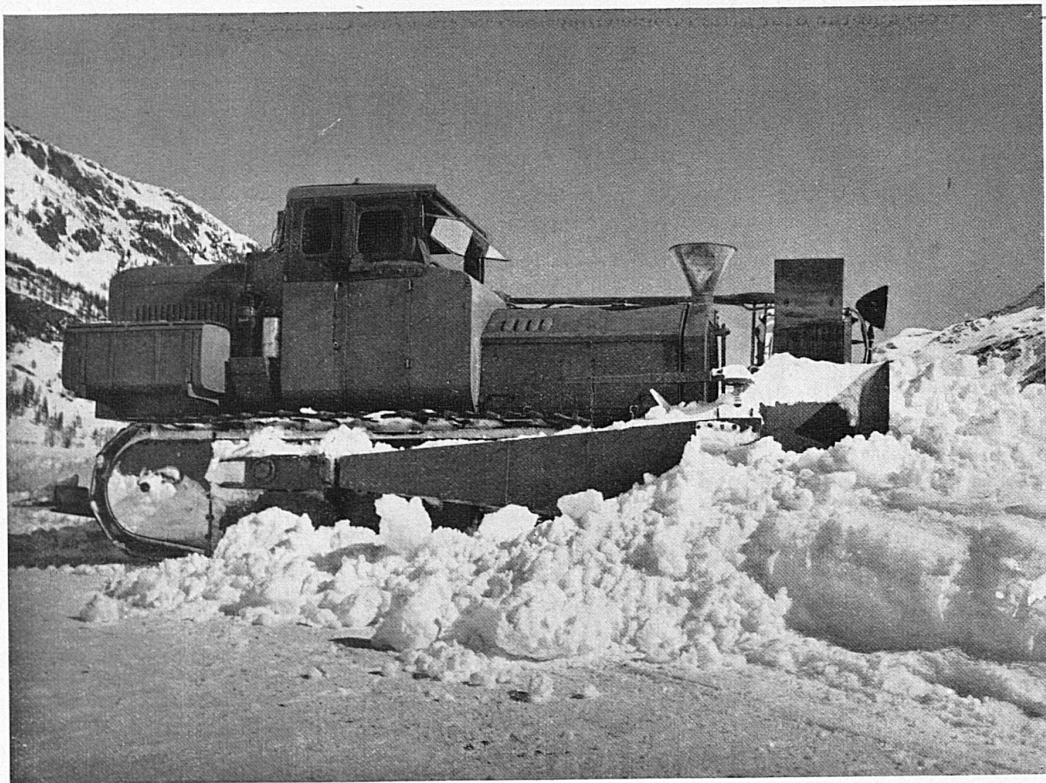
Den grössern Anforderungen entsprechend sind aber
auch die Hilfsmittel verbessert worden. Neben einer
neuen, stärkern Schneeschleuder stehen Pflugwagen mit
vorn angebrachten Stosspflügen und seitlich verstell-
baren Pflugflügeln zur Verfügung. Dazu kommt ein
stattlicher Park von modernsten Reisewagen, die mit
ihrer bequemen Polsterung, ihrer guten Heizung, den
auf Wunsch bei günstiger Witterung leicht zu öffnenden
Verdecken und den seitlich mit Handkurbeln herab-
lassbaren Fenstern auch hohen Forderungen an Komfort
entsprechen.

Zweifellos stellen die Winter-Automobilbetriebe der
Postverwaltung eine wertvolle Bereicherung unserer
Verkehrsmittel dar. Durch sie sind rasche und sichere
Verbindungen nach den bekannten Kurorten und
Wintersportplätzen Churwalden, Parpan, Lenzerheide,
Waldhaus-Flims, Campfèr, Silvaplana, Sils und Maloja
geschaffen worden. Ferner wurde damit das Bergell
besser mit der übrigen Schweiz verbunden und eine
gute und durch die verwendeten Transportmittel doppelt
interessante Durchgangslinie von Italien nach dem Tessin
eingerrichtet.



*Raufenbandwagen im verschneiten Hochwald bei Lenzerheide
Autochenille dans la forêt neigeuse aux environs de Lenzerheide*

Phot. Steiner, St. Moritz



*Die Schneesleudermaschine mit Raufenantrieb / Autochenille chasse-neige
Phot. Steiner, St. Moritz*