

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** 2 (1928)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Vom Postauto im Winter  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-779939>

### **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:** 25.04.2025

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

## 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.

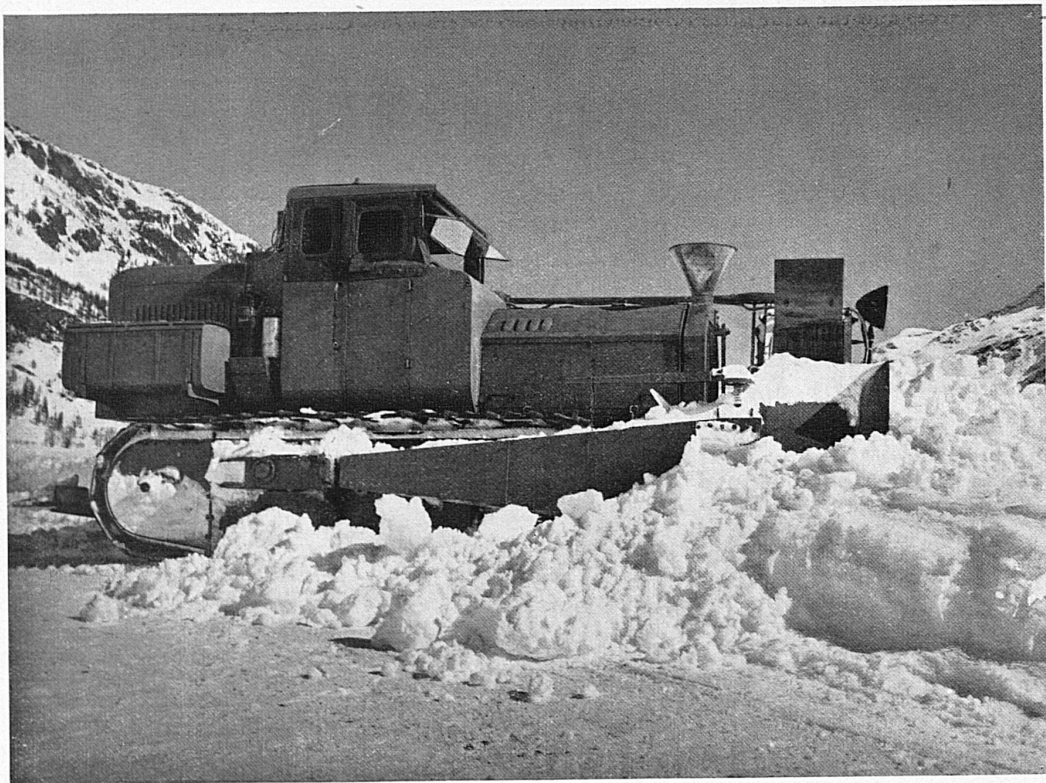
Den grössern Anforderungen entsprechend sind aber  
auch die Hilfsmittel verbessert worden. Neben einer  
neuen, stärkern Schneeschleuder stehen Pflugwagen mit  
vorn angebrachten Stosspflügen und seitlich verstell-  
baren Pflugflügeln zur Verfügung. Dazu kommt ein  
stattlicher Park von modernsten 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*