

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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

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

VOM POSTAUTO IM WINTER

Im Sommer sind die Postautomobile in den Berggegenden 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 aberwickelt sich ein für Laien und Fachleute interessanter 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 Sicherheitsgründen ebenfalls auf Raupenbändern rollen, die Passagiere in voller Bequemlichkeit ihrem Ziele zugeführt. Wo Schneeverwehungen und Rutschungen die Strasse sperren, tritt eine mächtige Schneeschleuder in Tätigkeit, die mit ihren Schaufelräder 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 Postverwaltung 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 Holzpflege vom hochgelegenen Churwalden nach Chur zu ziehen und so den Personenwagen leichte Durchfahrt zu schaffen, schlug beim ersten grössern Schneefall fehl. Erfolgsversprechend wurden die Versuche erst, als die Postverwaltung eines ihrer Fahrzeuge mit einem Gummiraupenantrieb nach schwedischem Muster ausrüstete und diesen Antrieb den schweizerischen Geländevehältnissen entsprechend umbaute und verstärkte. Aber erst im Winter 1925/26 war es möglich, den Betrieb störungsfrei durchzuführen, nachdem die Schneeräumung auf der Kursstrecke besondern Lastwagen übertragen worden war. Deren Antrieb erfolgte durch Gummiraupen, während die Vorderräder auf skiförmige Kufen gestellt waren, die eine sichere Lenkung ermöglichen. Da diese Lastwagen die Strasse nur auf eine Breite von 2,5 m vom Schnee befreien konnten, wurde ihnen ein schwerer Holzpfleg mit seitlich verstellbaren Flügeln angehängt, mit dem eine Räumungsbreite von 4,5 m erzielt werden konnte. Auf der so gebahnten Strasse konnten die ebenfalls mit Raupenbandantrieben versehenen 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 verläuft, dagegen stellenweise starken Schneeverwehungen ausgesetzt ist, konnten die Zugwagen die schweren Holzpflege nicht mehr durchbringen. Da stellte im Januar 1927 die Armeeverwaltung der Post ihre Schneeschleudemaschine zur Verfügung, mit deren Hilfe die Hindernisse überwältigt werden konnten. Diese Maschine, 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. Während ein vor dem Führersitz angebrachter Motor den Antrieb der Raupenbänder besorgt, erfolgt die Betätigung der Schaufelräder durch einen zweiten, hinter dem Führerstand eingebauten Motor. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 8 Stdkm vermag sich die Maschine ihren Weg selbst durch hohe Schneeverwehungen zu bahnen, wobei der Schnee bis zu 30 m weit weggeschleudert 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.

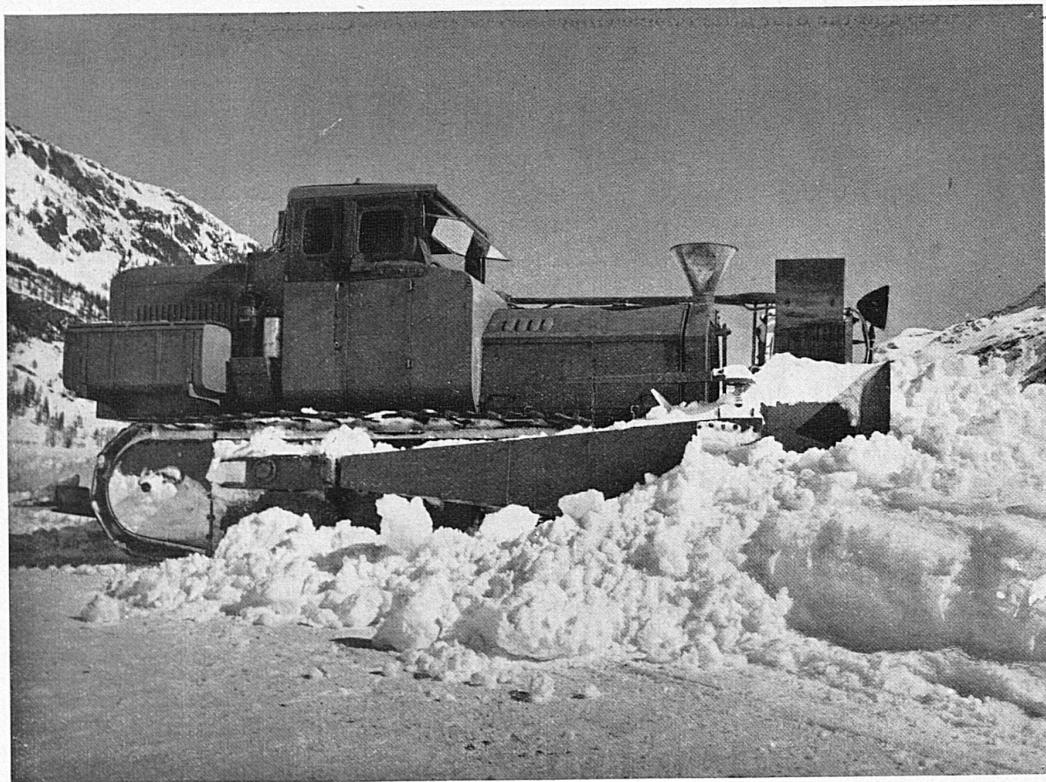
Den grössern Anforderungen entsprechend sind aber auch die Hilfsmittel verbessert worden. Neben einer neuen, stärkeren Schneeschleuder stehen Pflugwagen mit vorn angebrachten Stoßpfählen und seitlich verstellbaren Pflugflügeln zur Verfügung. Dazu kommt ein stattlicher Park von modernsten Reisewagen, die mit ihrer bequemen Polsterung, ihrer guten Heizung, den auf Wunsch bei günstiger Witterung leicht zu öffnenden Verdecken und den seitlich mit Handkurbeln herablassbaren 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 eingerichtet.



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

Phot. Steiner, St. Moritz



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