

# Die technische Entwicklung der Alpenpost-Automobile

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses**

Band (Jahr): **1 (1926)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-727409>

## **Nutzungsbedingungen**

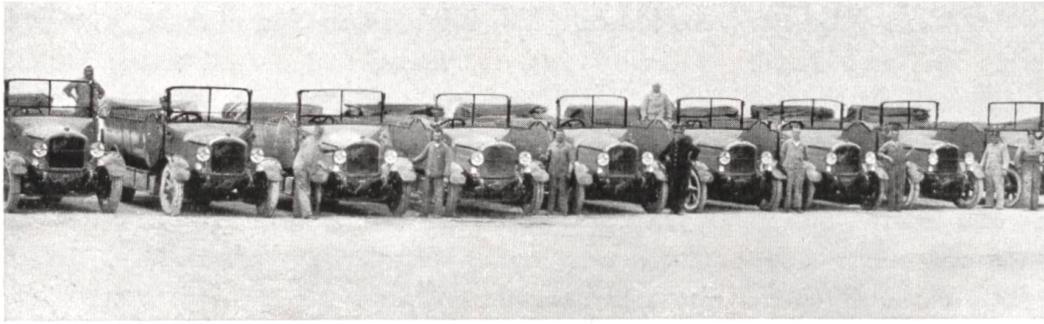
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

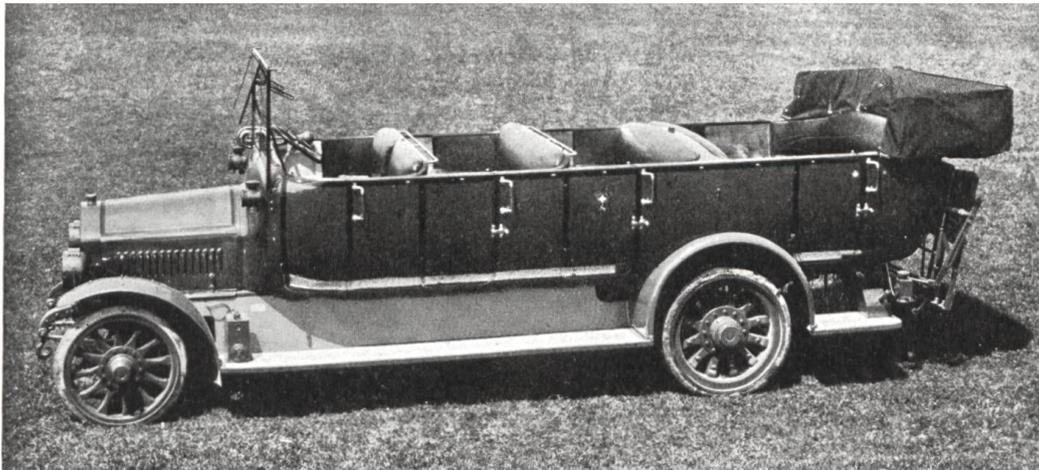


Ein Park Saurerwagen in Andermatt, 1924

## *Die technische Entwicklung der Alpenpost-Automobile.*

Die ersten Postautomobillinien in den Alpen wurden im Jahre 1919 auf den Strecken Brig-Simplon-Gondo und Reichenau-Waldhaus Flims eingerichtet. Vom technischen Standpunkt aus war dies damals kein geringes Wagnis, denn einzig die Erfahrungen der Armee während der Mobilisationszeit boten einigermaßen Gewähr dafür, dass die nötigen grossen Fahrzeuge den ausserordentlichen Anforderungen eines Alpendienstes gewachsen seien. Tatsächlich dürfte es auf dem Gebiete des Automobilwesens keinen Betrieb geben, bei dem hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit ähnlich grosse Anforderungen wie beim Alpenpostbetrieb gestellt werden müssen. Hier sind Fahrzeuge nötig, die unter oft schwierigen Strassen- und Witterungsverhältnissen stundenlang stark ansteigende Strassen befahren können und deren Bremsrichtungen andererseits derart sind, dass sie auf den Gefällstrecken volle Sicherheit gewährleisten.

Während der Mobilisationszeit hatten die Militärbehörden eine grössere Zahl Motorlastwagen angeschafft, die von den einheimischen Fabriken besonders für schweizerische Verhältnisse gebaut wurden. Da im Jahre 1919 solche Fahrzeuge für andere Zwecke frei wurden, war es gegeben, dass die Postverwaltung einen Teil derselben übernahm und mit Personenkarrosserien versehen liess. Die in den Wagentyp gesetzten Erwartungen wurden tatsächlich auch erfüllt, denn auf den Strecken Reichenau-Waldhaus Flims und Simplon und auf den im Jahre 1920 neu eröffneten Linien Chur-Lenzerheide-Tiefencastel und Thusis-Splügen konnte der Betrieb störungsfrei durchgeführt werden. Die Wagen versehen auch jetzt noch ihren Dienst, nachdem sie allerdings inzwischen umgebaut worden sind.



I. Etappe, Jahre 1919 und 1920: Umgebaute 3 1/2 T. Armeewagen mit Vollgummireifen und zwei Rückwärtssitzreihen.

Die von der Armee übernommenen und für den Alpendienst verwendeten Fahrzeuge stammen aus den Fabriken der Saurer A.-G. in Arbon. Es sind Wagen von drei Tonnen Tragkraft, ausgerüstet mit einem 45 PS. Motor, einer Motorbremse und zwei Reibungsbremsen. Bereift waren die Fahrzeuge mit Vollgummi. Die Karrosserien wurden als offene Gesellschaftswagen für 17 Sitzplätze erstellt, wobei als Witterungsschutz Segeltuchverdecke und Seitenteile mit Celluloidfenstern verwendet wurden. Für die Beförderung des Reisegepäcks und der Postsendungen wurden anfänglich Zweirad-Gepäckanhänger verwendet, später dann nur noch Gepäckträger von etwa 600 kg Tragkraft. Diese Karrosserien stellten im Jahre 1919 trotz zwei Rückwärtssitzreihen das Modernste dar, das die Karrosseriebaukunst zu leisten im Stande war. Inzwischen sind alle Karrosserien aus jener Zeit umgebaut worden.

Das Jahr 1921 brachte die Eröffnung der Automobilkurse auf der Furka-, Grimsel-, Oberalp- und Bernhardinstrasse. Die 70 scharfen Kehren der Bernhardinstrasse, von denen die meisten nur 12 m Durchmesser besitzen und auch die engen und gefährlichen Kehren der Furkastrasse machten auf diesen Strassen die Verwendung eines besondern Wagentyps nötig. Nachdem durch Probefahrten im Herbst 1920 festgestellt worden war, dass kein einziger im Handel befindlicher Wagentyp der Forderung, die engsten Kehren in einem Zuge befahren zu können, zu entsprechen vermochte, musste ein besonderer Fahrzeugtyp geschaffen werden. Es ist dies jener, der heute noch, allerdings seither mit verschiedenen Neuerungen versehen, nahezu auf allen Alpenstrassen verwendet wird.

Das Fahrgestell besitzt bei diesem Wagen eine besonders breite Vorderachse, die einen starken Radeinschlag und damit einen kleinen Lenkradius



2. Etappe, Jahr 1921 : Besonders gebauter neuer Alpenwagen.  
Immer noch Vollgummireifen und Rückwärtssitze.

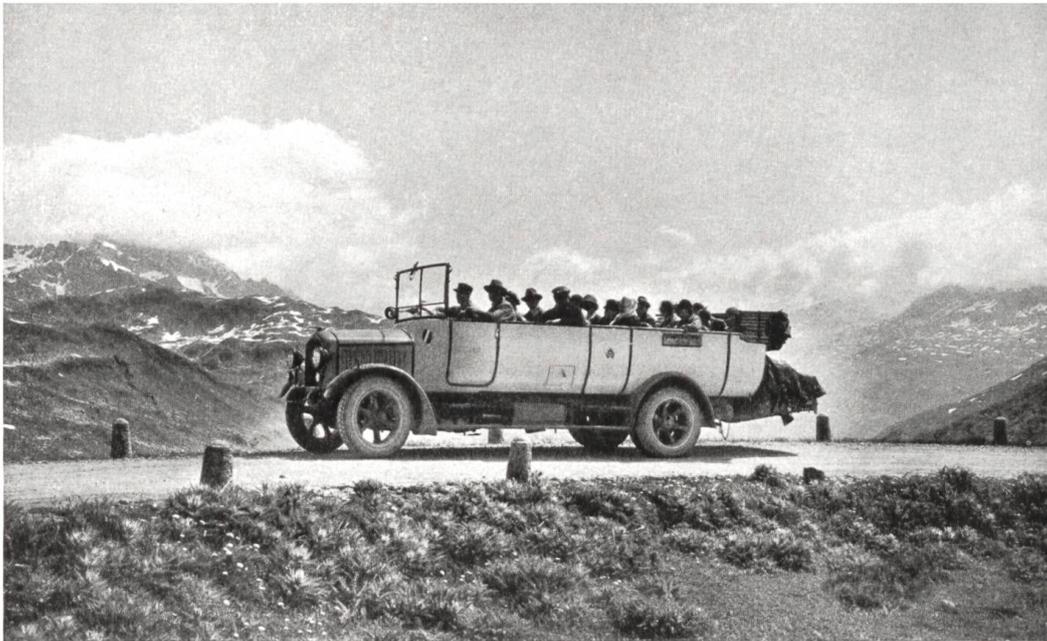


3. Etappe, Jahre 1922/23: Alle Sitze in Vorwärtsrichtung.

ermöglicht. Der Motor leistete dazumal 40 PS., wurde aber in den folgenden Jahren auf 55 PS. umgebaut. Wir werden noch darauf zu sprechen kommen. Selbstverständlich wurde auch hier die Motorbremse angewendet, ohne die ein sicherer Betrieb auf den Alpenstrassen kaum möglich erscheint. Auch bei den neuen Wagentypen wurde an der 17 plätzigigen Karrosserie festgehalten, mit dem Unterschied immerhin, dass alle Sitze in der Vorwärtsrichtung angebracht wurden. An die Stelle der früheren Kunstlederpolsterung trat das Naturleder, das jetzt bei allen Postautomobilen als Polsterüberzug verwendet wird und sich als besser erwiesen hat. Die Wagen wurden mit allen Hilfsmitteln ausgerüstet, um bei Strassenunterbrüchen eingreifen zu können. So besitzen sie Pickel, Schaufel, Beile, Seile usw.

Im Jahre 1923 wurde begonnen, die Alpenpostautomobile von der Vollgummi- auf die Luftbereifung umzubauen und im folgenden Jahre war der Umbau bei allen Wagen bereits vollzogen. Die Luftreifen haben sich in jeder Beziehung ausgezeichnet bewährt und nie zu irgend welchen Uebelständen geführt. Dabei muss allerdings hervorgehoben werden, dass die Alpenwagen jedes Jahr mit neuen Reifen versehen werden, während die gebrauchten Reifen bei den Jahreskursen ausgefahren werden. Reifendefekte gehören zu den Seltenheiten und verursachen, selbst wenn solche vorkommen, keine Betriebsstörungen, da alle Fahrzeuge mit Simplex-Rädern mit abnehmbaren Felgen ausgerüstet sind. Zudem führt jeder Wagen ein sofort montierbares Reserverad mit sich.

In den Jahren 1924 und 1925 wurden dann noch alle grossen Postautomobile auf grössere Geschwindigkeit umgebaut. Es geschah dies durch eine Steigerung der Tourenzahl des Motors bei gleichzeitigem Einbau



4. Etappe, Jahr 1925: Alpenwagen.

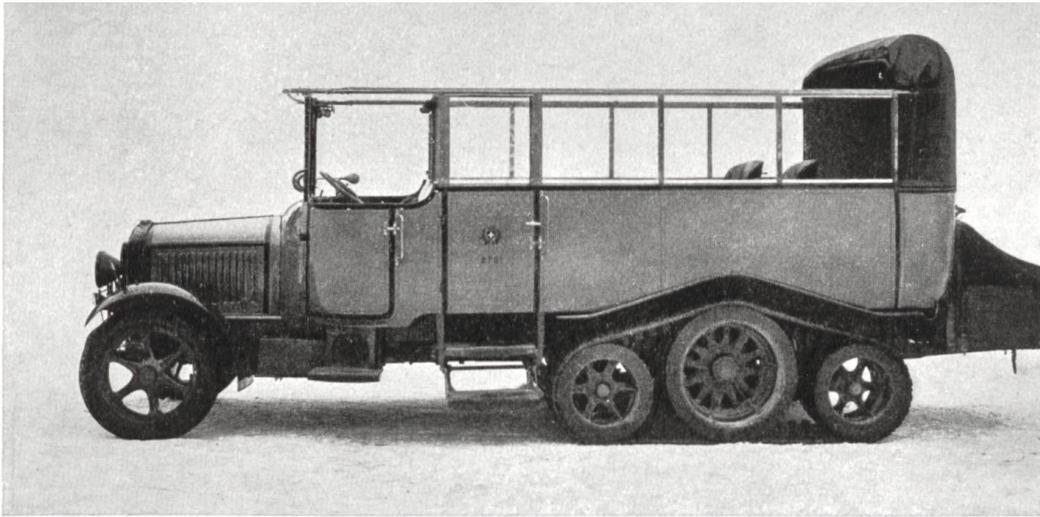
von Aluminiumkolben und Verringerung der Hinterachsübersetzung. Die Folge dieser Massnahme war vor allem eine erheblich gesteigerte Durchzugskraft der Wagen auf der Bergfahrt und gleichzeitig eine Erhöhung der Bremsleistung der Motorbremse bei der Talfahrt. Die Wagen nehmen mit voller Besetzung jetzt jede im normalen Betrieb vorkommende Steigung in der dritten Uebersetzung. Inbezug auf Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit dürfte kein Fahrzeugtyp die bei der Postverwaltung in den Alpen in Gebrauch stehenden Wagen übertreffen.

Im Winter 1925 endlich wurde ein neuer Fahrzeugtyp in Dienst gestellt, der einzig in seiner Art sein dürfte. Es sind dies die mit einem Raupenbandagregat ausgerüsteten Schneeautomobile. Diese Fahrzeuge weisen bei der Hinterachse neben den ordentlichen Antriebsrädern vier Hilfsräder auf, die durch ein Gummi-Raupenband verbunden sind. Die Vorderräder dieser Wagen können mit Schneekufen versehen werden, um ein Gleiten der Räder zu verhindern. Die Wagen haben sich sehr gut bewährt und ermöglichten, dass auf der Strecke Chur-Lenzerheide (1550 m ü. M.) während des ganzen Winters der Automobilbetrieb aufrechterhalten werden konnte.

Die Raupenband-Automobile besitzen auch eine neuartige Karrosserie, die wohl als die Karrosserie der Zukunft für die grossen Aussichtswagen bezeichnet werden darf. Schon früher war man zur Einsicht gekommen, dass eine wirtschaftliche Ausnutzung der Wagen am besten möglich sei, wenn diese auch im Winter in Verwendung genommen



Raupenbandwagen im Betrieb auf der Lenzerheide, 1926.



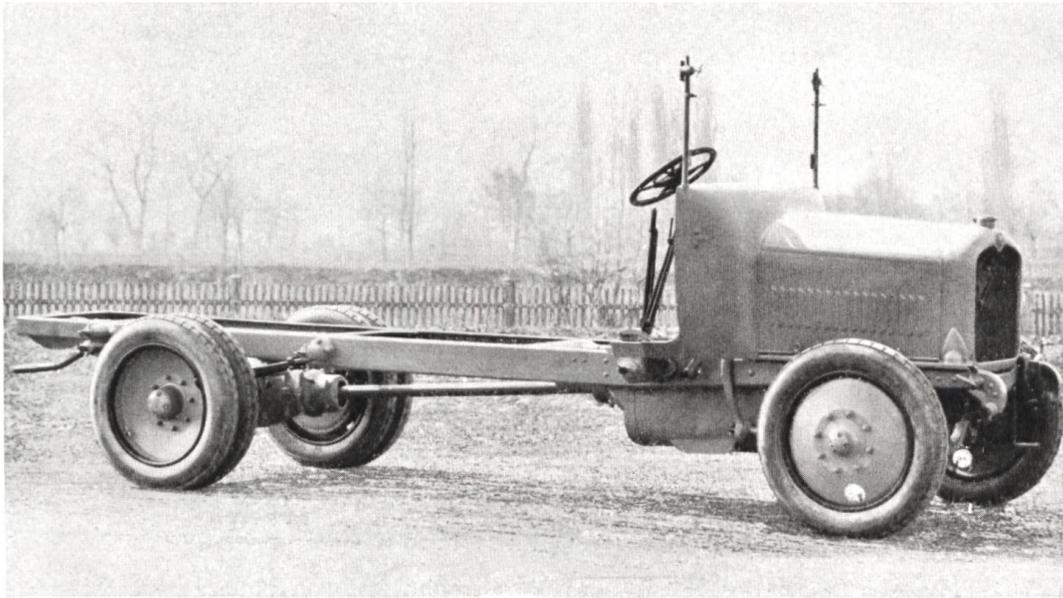
5. Etappe, Jahr 1926: Allwetter-Karosserie mit zurückgezogenem Verdeck, Klubsesselpolsterung, mit Raupenbandantrieb für Winterdienst.

werden können. Aus diesem Grunde wurden eine Anzahl Alpenautomobile mit abnehmbaren Ballons ausgerüstet, mit denen die offenen Karosserien in geschlossene Omnibusse umgewandelt werden konnten. Bald wurden aber höhere Anforderungen gestellt, die eine raschere Anpassung der Wagen und ihrer Schutzvorrichtungen an die Witterung verlangten. Diese Anpassung ist bei den neuen Karosserien, Allwetterkarosserien genannt, nun ohne weiteres möglich. Seitlich kann der Wagen durch Fenster geschützt werden, die mittelst einer Kurbel in den Seitenwänden versenkt oder hochgewunden werden können. Das Dach, aus starkem Kunstleder bestehend, ist leicht nach hinten klappbar, so dass der Wagen entweder ganz offen, oder mit hochgewundenen Scheiben oder endlich als Omnibus mit vollständig geschlossener Karosserie verwendet werden kann. Mit dieser Karosserie werden nun alle neuen Postfahrzeuge ausgerüstet.

Auf den Alpenlinien mit sehr schmalen Strassen werden besondere Wagen mit 10 oder 12 Sitzplätzen verwendet. Diese Wagen besitzen sehr kräftige Motoren und weisen im übrigen alle Eigenschaften der grossen Fahrzeuge auf.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die Postverwaltung nicht nur allein dafür gesorgt hat, dass ihr das beste und betriebssicherste Wagenmaterial zur Verfügung steht, sondern sie hat dieses Wagenmaterial auch stets den Forderungen der Zeit anzupassen verstanden.

Wie bei der Befahrung der Alpenstrassen, so hat sich die Postverwaltung auch bei der Ausbreitung ihres Kursnetzes in der übrigen Schweiz von dem Grundsatz leiten lassen, durch Anschaffung des besten

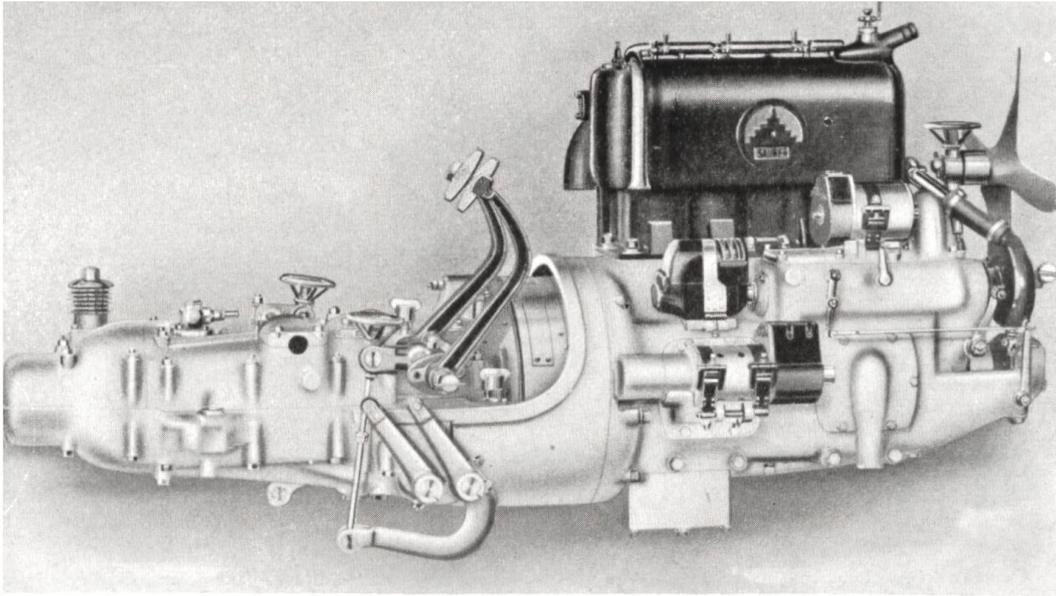


Saurerwagen-Chassis.

Materials grösste Betriebssicherheit zu erreichen. Im Sommer 1925 beispielsweise sind in den Alpen 597,000 Wagenkilometer durchfahren worden, während bei den Jahreskursen in der übrigen Schweiz die Fahrleistung von 2,135,858 Wagenkilometern erreicht wurde. An der Abwicklung dieser Verkehrsleistung ist der schweizerische Kraftwagenbau fast ausschliesslich beteiligt. Ausser dem Betriebsstoff und der Pneumatik, die bisher aus dem Ausland bezogen werden mussten, kann der schweizerische Automobilverkehr heute mit Erfolg auf die heimische Industrie abstellen.

Während als Wagenmaterial der Alpenposten heute fast ausschliesslich der «Saurer»-Wagen dient, laufen im übrigen Postdienst Wagen der Marken «Arbenz», «Berna», «F. B. W.», «Martini» und «Maximag», die bei der wechselnden Bodengestaltung und den besonderen klimatischen Verhältnissen des schweizerischen Hochlandes nicht weniger hohe Leistungen an Betriebssicherheit vollbringen müssen. Sollen wir die in unsere Wagen eingebauten «Scintilla»-Magnete erwähnen, die sich bei den Flugforschungen in der Arktis so glänzend bewährt haben, oder gilt es die Vorzüge des «G. F. Simplex»-Rades hervorzuheben, das dem Wagenführer im beissenden Gletscherwind den Radwechsel erleichtert oder verdient der zuverlässige «Poldi»-Stahl unser Lob?

Wir glauben, das *bisher Erreichte* empfiehlt all den überlegenden Geist und die Mühe der schaffenden Hand, mit denen uns die heimische Industrie ein Wagenmaterial bietet, dank dem es gelungen ist, bis Ende 1925 rund 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Wagenkilometer ohne den geringsten Betriebsunfall auf den Alpenstrassen zu durchfahren!



Saurer-Motor.

In Ziffern gefasst ergibt der Betrieb in den *Alpen-Postkursen* folgendes Bild (Berichtsjahr 1925):

Betriebslänge . . . . .	725 Km
Zahl der Wagenkilometer . . . . .	556,661
» » Reisenden . . . . .	193,302
» » Reisenden-Kilometer . . . . .	4,281,113
Anlagekapital . . . . .	3,545,374 Fr.

Der Postautomobilbetrieb mit seinem Materialbedarf aller Art ist für Handel und Industrie von grosser Bedeutung geworden. Der Materialverbrauch, das Benzin nicht eingerechnet, beläuft sich jährlich auf die hohe Summe von rund 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken.