

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 13: Zur 22. Schweizer Mustermesse in Basel

Artikel: Die schweiz. Alpenposten im Winter
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49802>

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: 23.02.2026

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

erwogene teilweise Verlegung des Spitals sich als unzweckmässig erwiesen hatte und da auch eine Lostrennung einzelner Kliniken aus betriebstechnischen Gründen — Basel ist, wie Zürich, Universitäts-Klinik — nicht in Frage kam, musste für die ganze Anlage das Auskommen auf dem bestehenden, der Universität nahe liegenden Areal von rd. 65 000 m² zwischen Hebel- und Spitalstrasse einerseits und Petersgraben und Schanzenstrasse andererseits gesucht werden. Zu den Erwägungen, die für die Beibehaltung des gegenwärtigen Areals sprachen, gehört auch der Umstand, dass die heutigen, miteinbezieharen Spitalgebäude auf diesem Viereck einen Assekuranzwert von 10,5 Mill. Fr. darstellen. Andererseits ist in den Kostenanschlägen für Verlegung die Liquidationsmöglichkeit des freiwerdenden Spitalareals in ungenügender Weise Rechnung getragen worden, sodass sich in finanzieller Hinsicht irreführende Schlussfolgerungen ergaben. Der Fall liegt also auch hierin in Basel ähnlich wie in Zürich (vgl. «SBZ» vom 22. Jan. d. J.).

Die von den Architekten gefundene Lösung, die auch die Zustimmung der zuständigen Behörden gefunden hat und als endgültig bezeichnet wird, ist dargestellt in den Modellbildern Abb. 3 und 4 und in den Plänen Abb. 5 bis 13. Sie besteht in der Errichtung eines 32 m hohen Bettenflügels für Chirurgie und Medizin (Abb. 5) mit Südsüdostfront gegen den grossen Park mit altem Baumbestand des «Holsteinerhofes», und rückwärts, gegen die Spitalstrasse angefügten Behandlungsabteilungen, in ähnlicher Anordnung wie im Zürcher sog. Kernzonen-Projekt¹⁾. Im Winkel hierzu, längs der Schanzenstrasse und ebenfalls mit Front gegen den weiträumigen Garten, schliessen sich das Infektionshaus und das Schwesternquartier an, das sich bis an die Ecke Schanzen-Hebelstrasse zieht. Der Küchenflügel mit dem Personalquartier in den Obergeschossen liegt ebenfalls an der Schanzenstrasse, rheinwärts vom Hauptbau; jenseits der Spitalstrasse und durch getrennte Kanäle mit dem Spital verbunden befinden sich Wäscherei, Garagen und Kesselhaus. Das ganze Gelände senkt sich, wie den Schnitten in Abb. 6 und 7 zu entnehmen, von der Hebelstrasse sanft gegen die Spitalstrasse; am höchsten liegt der Park des Holsteinerhofs vor den Fenstern des Schwesternquartiers.

In den Neubauten waren unterzubringen die Chirurgische und Medizinische Klinik (allgem. und Privat-Abtlg., Tuberkulose und Infektion), ferner die allgem. Räume, diagnostische und Röntgen-Abtlg., physikal. Therapie, das Pharmakolog. Institut und die Oekonomie und Verwaltung, endlich Operation, chirurg. Polyklinik und Unterricht. Der med. Klinik, einschliesslich Tuberkulose und Isolation stehen 430 Betten, der chirurgischen Klinik 300, und für Röntgen und Pharmakologie 20, insgesamt 750 Krankenbetten zur Verfügung. Im alten Spital waren unterzubringen: die otologische und die dermatologische Klinik (samt Polyklinik) mit je 85 und die Versorgungsabteilung mit 130, zusammen also 300 Betten, während die «Pfrund» im Margkräflerhof an der Hebelstrasse zu lassen war. Als weitere Wegleitung galt der Wunsch nach einem zentralen Zugang für die Kliniken und einem zweiten für die Polykliniken, Otologie und Dermatologie (Merianflügel). Die Pathologie inmitten des Geländes war beizubehalten, ihre Verlegung muss einem spätern Zeitpunkt vorbehalten bleiben.

Wie dem Erdgeschossgrundriss (Abb. 9) zu entnehmen, liegt der Haupteingang in der Mitte des Gebäudes an der Spitalstrasse, der zweite Eingang im Verbindungsbau zwischen Neubau und altem Spital. An den Haupteingang schliesst sich eine geräumige Halle mit direktem Durchblick in den Garten; dieser Eingang dient sämtlichen Besuchern und ambulanten Kranken, während die Kranken-Anfahrt von der Schanzenstrasse her zum Eingang des Haupttreppenhauses (mit 4 Bettenaufzügen) im Untergeschoss führt (Abb. 8). Links der Eingangshalle liegt die Chirurgie, rechts die Medizin.

¹⁾ Vgl. «SBZ» vom 4. Dez. 1937.

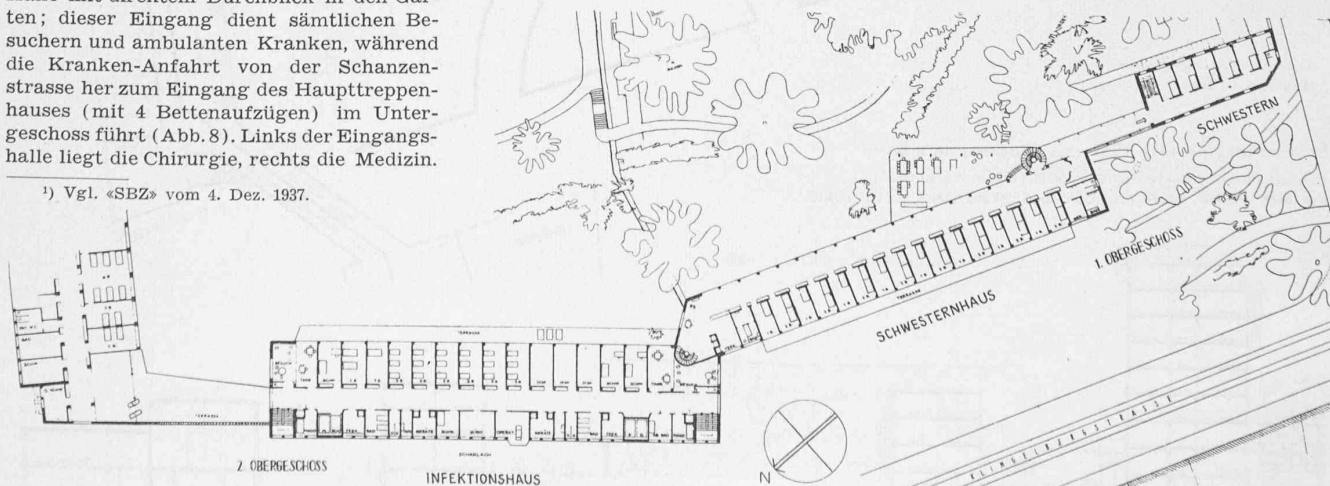


Abb. 13. Grundrisse vom Infektionshaus und Schwesternhaus lt. Erweiterungsprojekt 1937. — 1:1000.

Abteilung. Für die Ausdehnung der sieben Obergeschosse des Bettenhauses grundlegend war die *Pflegeeinheit* von 16 Betten, deren Abmessungen und Luftvolumina der Abb. 12 zu entnehmen sind; die lichte Geschosshöhe beträgt 3,40 m. Massgebend für die Wahl der Dreibettentiefe waren die Erfahrungen im Merianflügel, sowie die ärztlichen Ansichten und die der Schwestern; diese Einheit wird durch eine Schwester und eine Hilfschwester bedient. Je drei dieser Einheiten und ein weiteres Zweibettzimmer bilden eine Betten-Abteilung zu 50 Betten; sie ist auf der Rückseite mit den zugehörigen Nebenräumen versehen: je zwei Isolierzimmer, Badezimmer und W. C., ferner Office, Untersuchungs- und Verbandzimmer, Assistenzarzt, Wohn- und Esszimmer für Schwestern, zwei Schwesternzimmer, Wäsche- und Geräteräume. Am Ende der Abteilung, innerhalb derer die Lifts münden, befinden sich die Tagräume.

Zwei solcher Abteilungen pro Geschoss ergaben eine Gebäudelänge von 175 m, bei 18,2 m Tiefe; im 6. Obergeschoss liegen die Privatabteilungen, im 7., gegen den Garten zurückgesetzten Terrassen-Geschoss rechts die Tuberkulose-Abteilung, links weitere Privatzimmer. Durch besondere Eingänge von aussen gelangen die Studenten zu den Hörsälen im II. Stock. Noch zwei Worte zu den Höfen zwischen dem Krankenhaus und den Vorbauten: der kleinere (links) misst 21 × 26 m, die beiden grösseren 21 × 34,50 m Grundfläche, der äusserste Hof rechts ist gegen die Schanzenstrasse hin offen. Der Bettenflügel erhebt sich auf 32 m über die Spitalstrasse; seine Schmalseite hat 33 m Abstand vom Frauenspital.

Es würde zu weit führen, hier noch auf weitere Einzelheiten einzutreten, es muss auf die Pläne verwiesen werden. Die insgesamt untergebrachten Betten sind im Neubau 771, im alten Spital 297, total also 1068, und zwar mit einer Bodenfläche von durchschnittlich 10 m² pro Bett, gegenüber 5,7 m² im jetzigen Spital. Im neuen Spital erreicht das Ausmass der Nebenräume 5262 m², gegenüber der Krankenzimmerfläche von insgesamt 11051 m². — Als Baukonstruktion, für die Ing. O. Ebbel die Berechnungen anstellte, wurde Eisenbeton-Skelettbau gewählt; die Fragen der Schalldämmung sind noch näher abzuklären. Auf Grund des kubischen Ausmasses wurden die Kosten wie folgt berechnet: für die Neubauten zu rd. 16,7 Mill., für den Umbau des alten Spitals zu 3,3 Mill., oder zu insgesamt rd. 20 Mill. Fr.; das macht pro Bett im Neubau 21 700 Fr. und im alten Spital 11 000 Fr., ohne Einrichtung. Die Ausführung ist in vier Etappen vorgesehen, mit einer Bauzeit von insgesamt acht bis neun Jahren.

Die schweiz. Alpenposten im Winter

Im Anschluss an eine Vorkonferenz, die am 8. und 9. Dez. 1937 in München stattgefunden hatte, traten am 24./25. Jan. d. J. die an den internat. Postautoverbindungen Schweiz-Oesterreich-Deutschland-Italien beteiligten Verwaltungen, die Deutsche Reichspost, die Oesterreich. Post, die Italienische Automobilgesellschaft der Dolomiten, die Rhät. Bahn und die Schweiz. Post in Chur zum Abschluss der Verhandlungen zusammen. Ihre Verbindungen umfassen die Linien: Locarno-Lugano-St. Moritz-Landeck-München; St. Moritz-Ofenpass-Stilfserjoch-Meran-Bozen-Venedig; München-Landeck-Reschenpass-Meran-Bozen-Venedig; München-Lofer-Zell a. See-Grossglockner-Lienz-Toblach-Cortina d'Ampezzo-Venedig und Innsbruck-Meran-Bozen.

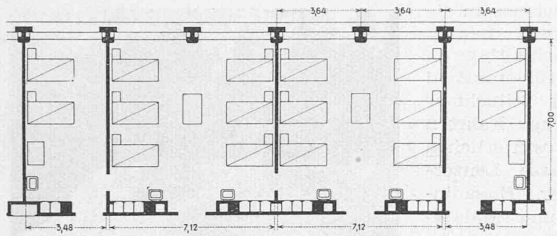


Abb. 12 (links)
Pflegeeinheit 1 : 500
lichte Höhe 3,40 m

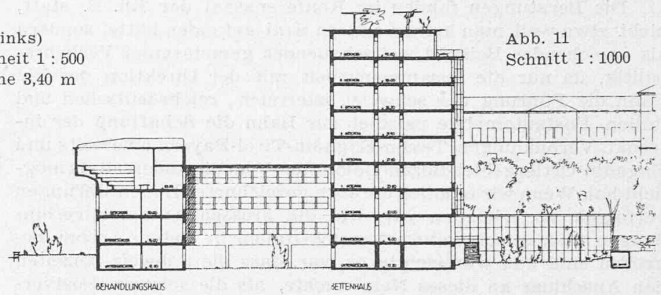
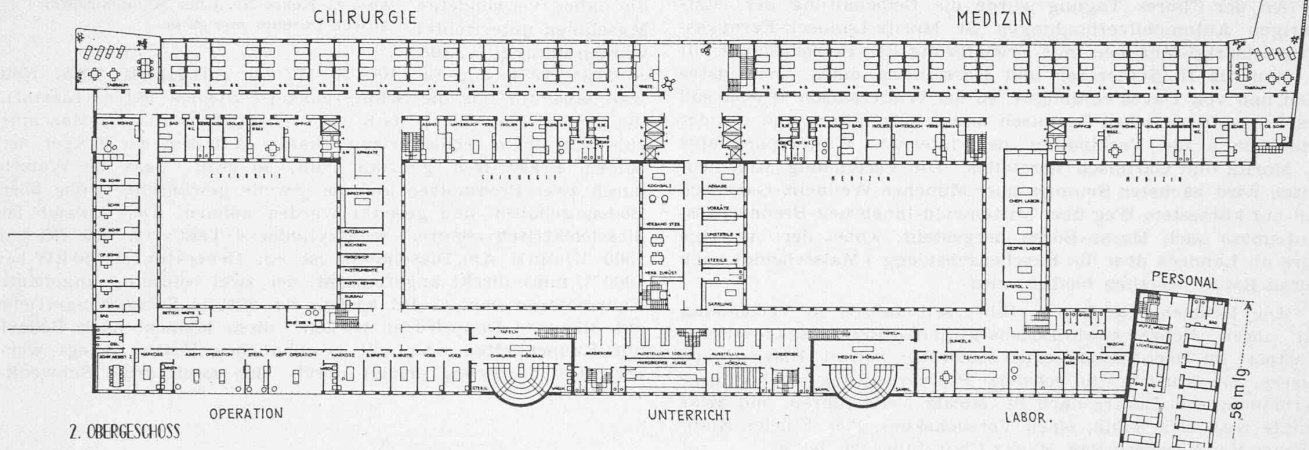


Abb. 11
Schnitt 1 : 1000

ZIMMER zu 2 BETTEN				ZIMMER zu 6 BETTEN			
BODENFLÄCHE	TOTAL	25	M ²	BODENFLÄCHE	TOTAL	52	M ²
	PRO BETT	12,5	M ²		PRO BETT	8,65	M ²
RAUMINHALT	TOTAL	85	M ³	RAUMINHALT	TOTAL	176	M ³
	PRO BETT	42,5	M ³		PRO BETT	29,30	M ³

SCHNITT DURCH HAUPTKRANKENHAUS



2. OBERGESCHOSS

Abb. 10.

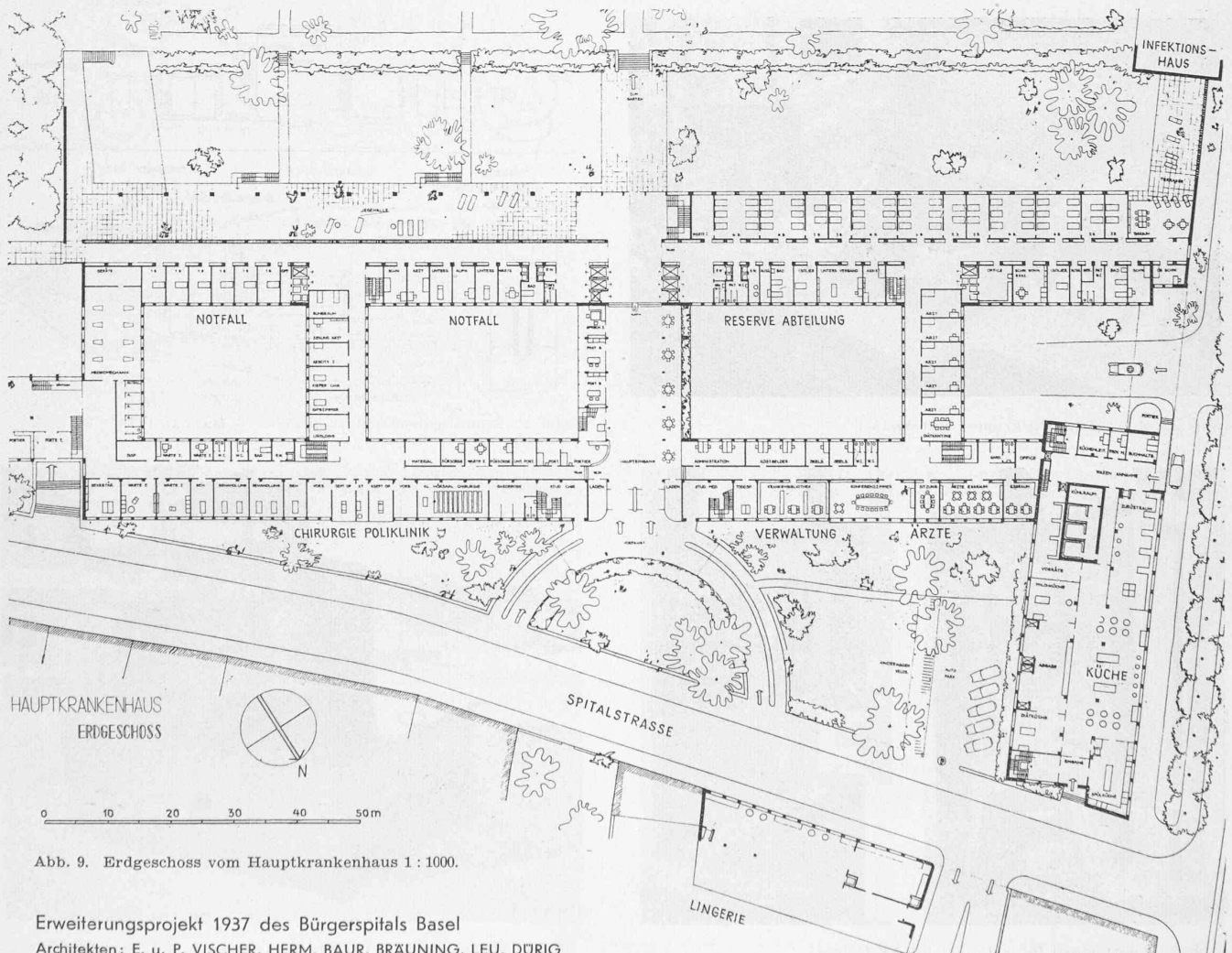


Abb. 9. Erdgeschoss vom Hauptkrankenhaus 1 : 1000.

Erweiterungsprojekt 1937 des Bürgerspitals Basel
Architekten: E. u. P. VISCHER, HERM. BAUR, BRÄUNING, LEU, DÜRIG

Die Beratungen fanden im Konferenzsaal der Rh. B. statt, nicht etwa weil man keinen andern Saal gefunden hätte, sondern als sprechendes Beispiel weitschauender gemeinsamer Verkehrspolitik, da nur die Zusammenarbeit mit der Direktion der Rh. Bahn die Führung der schweiz., österreich., reichsdeutschen und italien. Postautomobile parallel zur Bahn die Schaffung der internat. Verbindungen Tessin-Engadin-Tirol-Bayern einerseits und Engadin-Ortlergebiet-Bozen-Dolomiten-Venedig andererseits ermöglicht hat. Wenn wir nämlich die oben gezeichneten Linienführungen verfolgen, so erkennen wir, wie die grossen Automobilverbindungen Süddeutschland-Oesterreich-Italien in stetem Ausbau begriffen sind und wie wichtig es war, dass die Schweiz beizeiten den Anschluss an dieses Netz suchte, als die schweiz. Postverwaltung im Sommer 1937 das gelbe Postautomobil mit der Linientafel München-St. Moritz vom Münchener Hauptbahnhof ausfahren liess.

An der Churer Tagung wurde die Beibehaltung der letztjährigen Automobilverbindungen St. Moritz-Landeck-Fernpass-Kochel-Isartal-München, mit Erweiterung der Betriebsdauer auf 15. Juni bis 15. September und Herstellung eines Anschlusses nach und von Davos vereinbart. In der Wintersaison 1938/39 soll das Postauto zwischen Garmisch und Schuls fahren und mit der Rhät. Bahn die Verbindung der internat. Wintersportplätze St. Moritz und Garmisch herstellen. Die Verbindung München-Bozen wird nächsten Sommer über München-Weilheim-Garmisch und auf kürzestem Weg über Mittenwald-Innsbruck-Brennerpass-Jaufenpass nach Meran-Bozen hergestellt, wobei der bisherige Kurs ab Landeck über die Reschenseidegg (Malserheide) nach Meran-Bozen bestehen bleiben wird.

Die Deutsche Reichspost führt seit Jahren in Verbindung mit ihrer Schwarzwald-Bodensee-Lindau-Berchtesgaden-Fernkraftpost im Hochsommer einen Abstecher von St. Blasien nach Luzern. Sie wünscht, die schweiz. Postverwaltung möchte diese Verbindung von Luzern nach St. Moritz weiterführen, und zwar einigte man sich dahin, einen Versuchskurs über Flüelen-Klausenpass-Kerenzerberg-Bad Ragaz-Chur-Julier zu leiten.

*

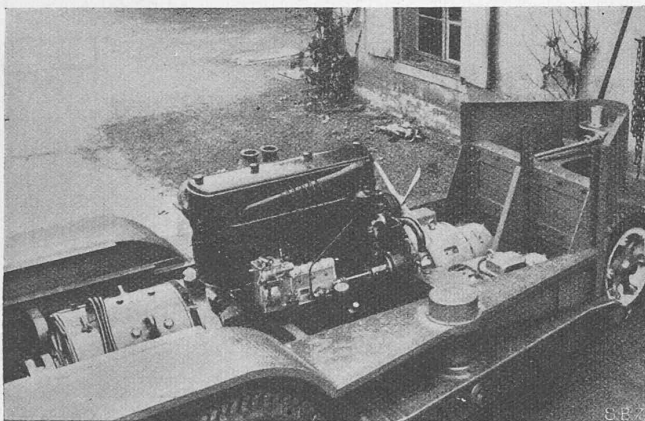


Abb. 2. Motor-Generatorgruppe, Hubstempel.

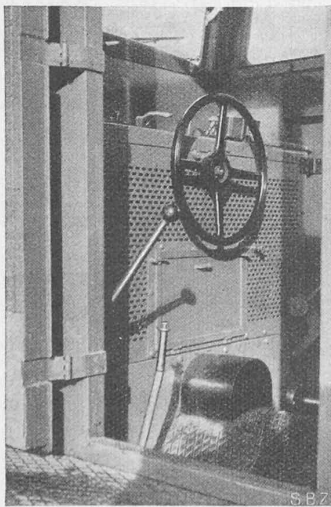
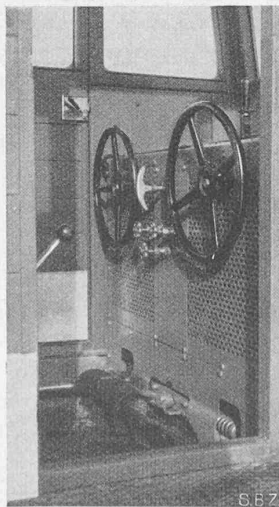


Abb. 3. Führerstand für Vor- und Rückwärtsfahrt.



Im Anschluss an die Arbeitstagung folgten vom 25. nachmittags an mit einer grösseren Zahl geladener Teilnehmer Besichtigungs-Fahrten über die winterlichen Bündnerpässe Lenzerheide-Julier, Engadin-Ofenberg und Maloja-Bergell, über die hier kurz berichtet werden kann, da unsere Leser schon zu wiederholten Malen über diese Winterbefahrbarkeit und die dabei verwendeten Maschinen unterrichtet worden sind (vgl. Bd. 103, S. 303*, 1934, und Bd. 106, S. 172* ff. u. S. 218* ff., 1935). Neu war dabei für uns die Schneeschleuder System Peter (Liestal), die hier in den Abb. 1 bis 6 veranschaulicht wird. Die Maschine ruht auf einem sechsrädrigen Chassis, auf dem der Träger der beiden Fräswalzen gelenkig ruht, so zwar, dass die Walzen durch zwei Presskolben auf die jeweils gewünschte Höhe über Boden gehoben und gesenkt werden können. Der Antrieb ist dielelektrisch (Saurer - sechszyylinder-4 Takt von 150 PS bei 1500 U/min). Am Dieselmotor ist ein Generator (für 60 kW bei 1000 U/min) direkt angeflanscht, der zwei beidseitig angebaute Fahrmotoren von 42 PS speist, die mittels Schneckengetriebe auf alle vier Doppelräder wirken; diese können nach Bedarf mit Raupenkettten oder mit gewöhnlichen Ketten belegt werden. Die Steuerung erfolgt durch eine zweirädrige Schwenk-



Abb. 9. Kehre Nr. 4 der Malojastrasse, Aussen-Durchmesser 22 m.

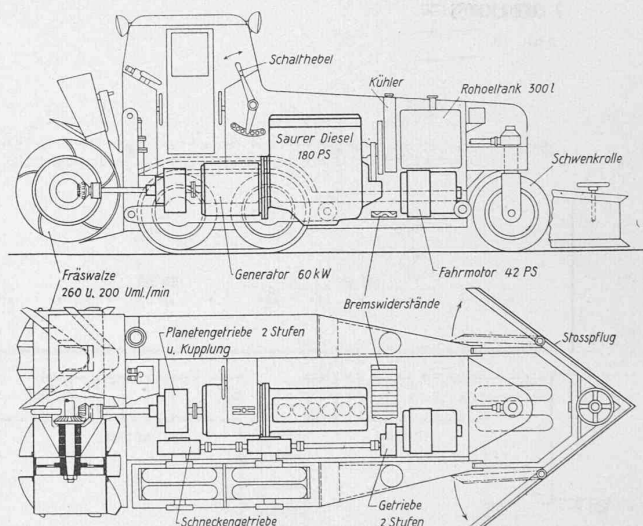


Abb. 1. Schneeschleuder System Peter. — Masstab 1 : 80.



Abb. 4. Schneeschleuder mit rückwärts angehängtem Stosspflug.

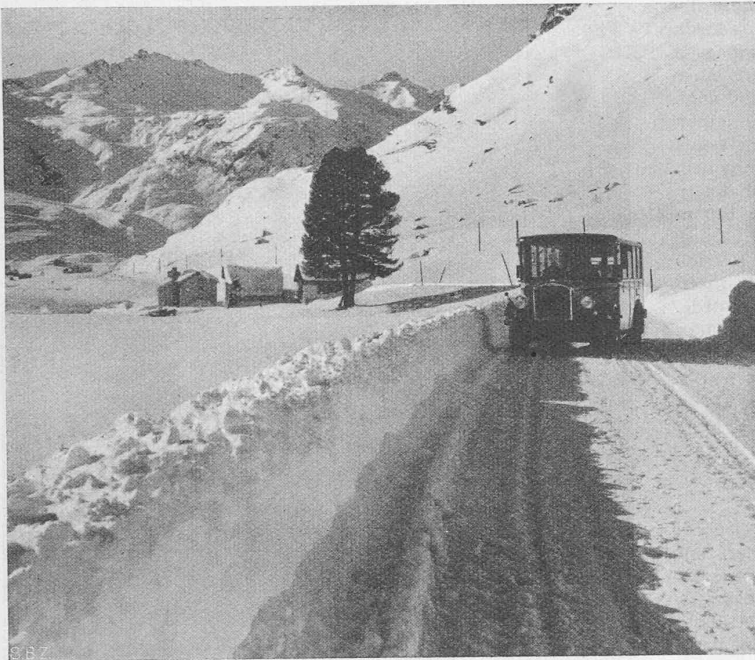


Abb. 7. Julierstrasse, kurz unterhalb Bivio, bei der letzten Arve.



Abb. 8. Ofenpasstrasse, Nordrampe.

rolle, und kann überdies durch einseitige Kraftübertragung auf die Antriebsräder unterstützt werden. Die Fräswalzen werden vom Dieselmotor über eine Rutschkupplung mit Planetengetriebe direkt angetrieben; sie leisten bei 260 U/min 3000 m³/h Neuschnee, der nach links oder rechts oder auch beidseitig ausgeworfen wird. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt bei Schleudrarbeit 0,25 bis 5 km/h, bei Leerfahrt 0,8 bis 20 km/h, der Brennstoffverbrauch 25 l/h. Bei Talfahrt kann mit den Antriebsmotoren als Generatoren über Bremswiderstände elektr. gebremst werden. Diese Peter-Schneeschleuder und die bekannte Raco-v. Roll-Schleuder (Bd. 106, S. 220*) wurden in eindrucksvollem Betrieb vorgeführt.

Ebenso so eindrucksvoll waren die Besichtigungsfahrten auf grösstenteils ausgezeichneten, ebener und fester Schneefahrbahn, wovon Abb. 7 und 8 Beispiele zeigen, und zwar bei schönem Wetter. Man fuhr z. B. mit einem 100 PS-Saurerdiesel-Sechsradwagen (ohne Ketten) von Zernez das Engadin aufwärts bis Pontresina = 31 km + 400 Höhe in 60 Minuten mit Maximalgeschwindigkeit auf ebenen Strecken von 45 km/h. Am dritten Tag fuhr man im gleichen Wagen, ebenfalls ohne Ketten, in Schneegestöber und 10 cm Neuschnee von Casaccia (1460 m ü. M.) nach Maloja-Kulm (1809 m ü. M.) 5,2 km mit 12 bis 14 % Maximalsteigung anstandslos in 16 Minuten. Das sind recht beachtliche Leistungen — eingerechnet die vorbildliche Vorsicht und Zuverlässigkeit, mit der die eidgen. Postchauffeure fahren — Leistungen, die ihren guten Eindruck auch auf die ausländischen Fachleute nicht verfehlt haben.

Neuartiger Skilift System Beda Hefti

In der diesjährigen Wintersaison sind in Andermatt und in Châtel-St. Denis Schleppseilbahnen für Skifahrer, sogenannte Skilifts, in Betrieb genommen worden, die sich von dem bisher bekannten System¹⁾ in grundsätzlicher Hinsicht unterscheiden. Während beim bisherigen System die Mitnehmer fest mit dem umlaufenden Zugseil verbunden sind und ihre Bügel hochschnellen, wenn der Fahrer stürzt oder sie aus einem andern Grund freigibt, werden beim System Hefti die Haken unter dem Einfluss des Fahrwiderstandes am Seil festgeklemmt und fallen herunter, sobald der Zug in dem den Fahrer ziehenden Hilfsseil nachlässt. Das Schlepporgan, das die Verbindung zwischen dem Zugseil und dem Fahrer herstellt, setzt sich zusammen aus dem erwähnten Haken, einem daran befestigten Hanfseil, einem Gürtel, den sich der Fahrer vor Beginn der Fahrt um den Leib schnallt und einem Sicherheitshandgriff. Dieser ist mit dem Gürtel fest verbunden und weist als wesentliches Merkmal ein Scharnier auf, das die Kupplung mit dem Schleppseil so lange sichert, als der Fahrer den Griff in der Hand hält (Abb. 1, S. 158). Lässt er los, so wird die Verbindung gelöst, die Fahrt wird unterbrochen und der Haken fällt vom Zugseil herab. Der Fahrer hat es also buchstäblich in der Hand, jederzeit anzuhalten. Dabei ist es ausgeschlossen, dass sich das freigegebene Schleppseil z. B. beim Umfallen des Fahrers irgendwie an Kleidern, Rucksäcken oder gar am Fuss verfangen und Schaden stiften könnte.

¹⁾ Vergl. z. B. Constam, beschrieben in Bd. 105, S. 78* (16. Febr. 1935).

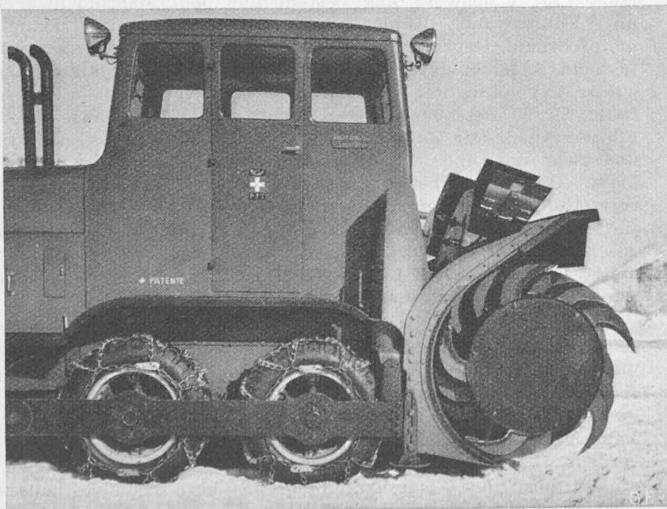


Abb. 5. Seitenansicht der Schneeschleuder System Peter (Vertretung Rob. Aebi & Cie., Zürich).



Abb. 6. Vorderansicht der Schleuderwalzen.