Neue Frauenklinik des Kantonspitals St. Gallen

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 10: **G.e.P.-Generalversammlung St. Gallen**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-83513

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 Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Abb. 2. Kant. Frauenklinik St. Gallen aus SW. — Arch. FRITZ ENGLER, St. Gallen

Neue Frauenklinik des Kantonspitals St. Gallen

Obwohl der hier seinerzeit ausführlich wiedergegebene Wettbewerb (Bd. 109, S. 288 u. 301, Juni 1937) in die beiden ersten Ränge Entwürfe gestellt hatte, deren Bettenhäuser mit Südwestfront orientiert waren, bestimmte die Bauherrschaft die in St. Gallen klimatisch bewährte Südostorientierung zur Ausführung, mit der sie den Träger des ersten Preises betraute. Wie im Falle der Kräzernbrücke hat sich auch hier die Entschlusskraft der St. Galler Regierung bewährt, die in letzter Stunde und entgegen dem Ergebnis gründlicher Vorstudien die gute Lösung durch die bessere ersetzt hat. Um den 86 m langen Bau in Verlängerung des bestehenden Hauses 4 (Abb. 1) errichten zu können, musste an der nordöstlichen Grundstücks-Grenze ein Landstreifen zugekauft werden. Durch eine leichte Abdrehung des Bettenflügels gegen Süden ordnet sich der neue Baukubus der richtunggebenden, höher gelegenen Kirche St. Fiden unter, und das tiefer gelegene Vorgelände wird zu einer schönen windgeschützten Grünfläche. Wie der weitere Ausbau des gesamten Kantonspitals, von dem die Frauenklinik nur die erste Etappe darstellt, gedacht ist, zeigt ebenfalls Abb. 1.

Der Neubau ist durch Halle und Haupttreppenhaus geschieden in Behandlungs- und Bettenflügel. Die Zufahrt zum Haupteingang (ebenso die davon getrennte für Speisen und Wäsche, in der Mitte des Bettenflügels) liegt auf der Nordseite, während die Halle gegen Süden durch eine Glaswand zur Liegehalle und zum Garten überleitet (Abb. 2 und Grundrisse Abb. 3 bis 8).

Bettenhaus. Der Keller ist ausgezeichnet durch seine gut ausgebauten Luftschutzräume, das Erdgeschoss enthält die septische Abteilung (18 Betten) einschl. septische Operation, das erste und zweite Geschoss dienen der Gynäkologie (56 Betten), das dritte und vierte der Geburtshilfe (66 Betten, wovon 12 für Schülerinnen). Das zweite bis vierte Geschoss entspricht bis auf einige Einzelheiten dem ersten Stock; so ist z. B. in der geburtshilflichen Privatabteilung noch ein Einzel-Gebärzimmer untergebracht. Die Vierbettenzimmer haben Abmessungen von 6,70 auf 5,25 m, die Zweier- (oder Einer-) zimmer 3,30 auf 5,25 m, immer bei 3,20 m lichter Höhe.

Behandlungstrakt. Seine Aufteilung ist aus unsern Grundrissen vollständig ersichtlich mit Ausnahme des Kellerteils, der die Heizräume, Hydrotherapie und Lagerräume birgt. Für den Ausbau des Kreissaals waren die Anforderungen der Hebammenschule bestimmend. Abgeschlossene Räume für jedes einzelne Gebärbett wollte man aus Gründen der Uebersicht vermeiden; dagegen hat man jedem der vier Betten eine Koje zugeteilt, deren Wände von 1,20 m Brüstungshöhe bis zur Türhöhe aus Glas bestehen (Abb. 9).

Konstruktion und Installation. Pfahlgründung (1800 m Länge, 75 t max. Einzellast). Aeussere und innere Tragwände Backstein; Eisenbetondecken (im Bettenflügel über zwei Fensterbreiten vierseitig aufgelagert und kreuzweise armiert). Schallisolation: auf dem Beton 2 kg/m²-Glasseidenmatte, 9 cm Unterlagsboden, loser Filzkarton, Inlaid. Die Deckenstrahlungsheizung Sulzer, deren hygienische Vorzüge längst bekannt sind, hat sich in den Anlagekosten billiger erwiesen als Radiatorenheizung; sie ist wie üblich regulierfähig und unterteilt in Süd- und Nordgruppen. Holzfenster mit Doppelverglasung, im Erdgeschoss und 4. Stock mit Superhermit gedichtet. 4500 l-Boiler für Warmwasser, 3000 l-Boiler für Heisswasser (Wäschewärmer, Wärmeschränke).

In den Krankenzimmern ist über jedem Waschtisch ein persönliches Toilettenkästchen eingebaut, was Glastablare erübrigt. Lichtsignal-, Telephon- und Personensuchanlage, Telephon-Rundspruch (Hörkissen) an jedem Bett, im allgemeinen Wandbeleuchtung, in Gebär- und Untersuchungszimmern, sowie Haupthallen indirekte Niederfrequenzbeleuchtung. Installation des Luftschutzraumes: Ventilation, 1000 l Wasserbehälter, 400 l Boiler.

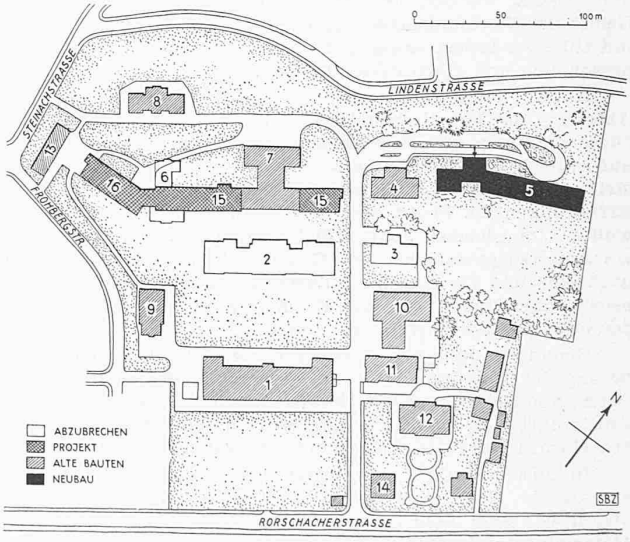
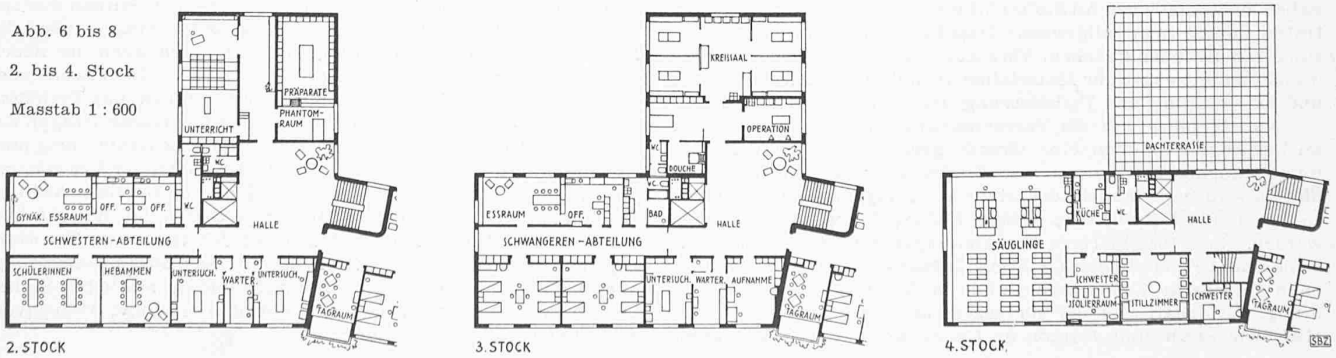


Abb. 1. Lageplan 1 : 4000. — Legende: 1 Medizin, 2 Chirurgie Bettenhaus, 3 «Haus 3», 4 Nasen- und Ohren-Klinik, 5 Neubau Frauenklinik, 6 alte Frauen-Klinik, 7 Operationshaus, 8 Absonderung, 9 Prosektur, 10 Wäscherei, 11 Küche, 12 Augen-Klinik, 13 Werkstätten, 14 Verwaltung, 15 Neubau Chirurgie Bettenhaus, 16 Tuberkulose

Abb. 6 bis 8

2. bis 4. Stock

Masstab 1 : 600



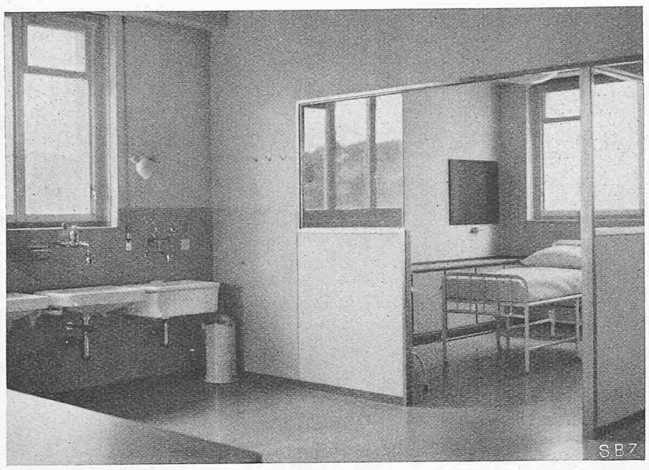


Abb. 9. Koje im Kreissaal im 3. Obergeschoss

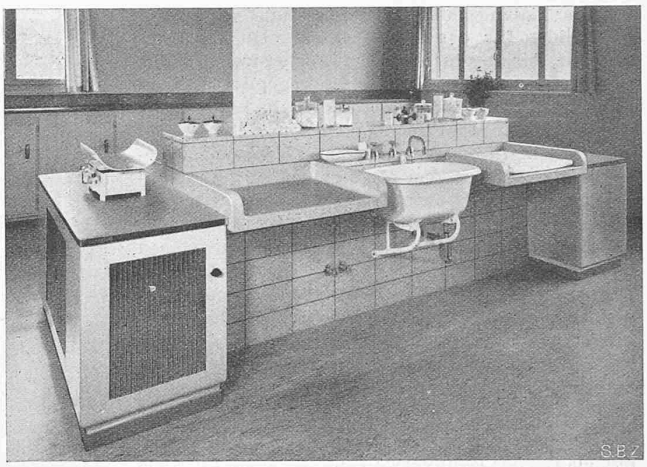


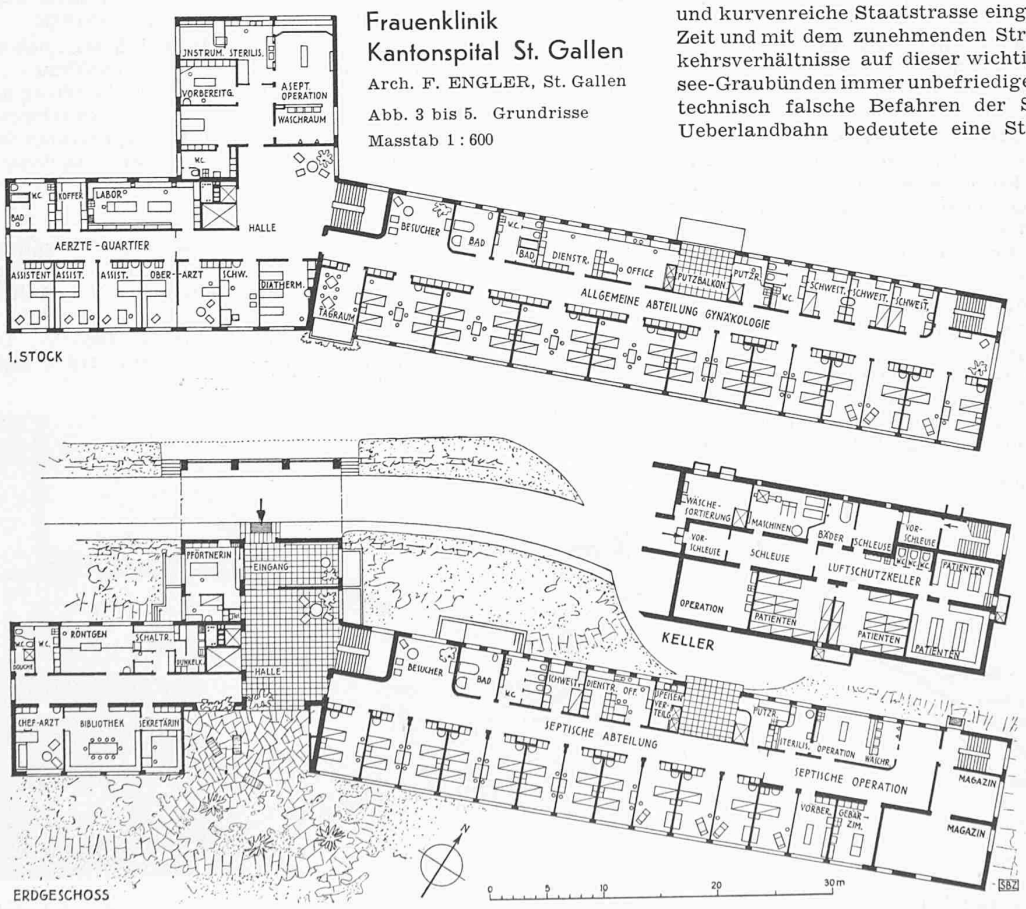
Abb. 10. Wickeltische im Säuglings-Schlafraum, 4. Stock

Bauausführung. Beginn der Pfahlfundation Juli 1938. In der kurzen Zeit von vier Monaten ist dann der Rohbau ab Pfählung bis zur obersten Decke erstellt worden, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Heizröhren und Steigleitungen für die Deckenheizung und die Panzerrohre der elektrischen Installation gleichzeitig verlegt worden sind. Aufrichte 18. Januar 1939. Bis August 1939 Vollendung der sanitären und elektrischen Installation, sowie der Gipser- und Glaserarbeiten. Wegen des Krieges konnte dann der Neubau erst im März 1941 bezogen werden. Bei rund 30 000 m³ umbautem Raum stellen sich die Baukosten (ohne Möblierung, Umgebung usw.) auf 67,70 Fr./m³, oder bei 140 Patienten- und 50 Säuglingsbetten auf 14 500 Fr. pro Patientenbett.

Der Umbau der Rheintalischen Strassenbahnen auf Hochspannungs-Trolleybus-Betrieb

Von Dipl. Ing. H. WERZ, G. E. P., Genf

Nach Vornahme eingehender wirtschaftlicher und technischer Studien und glücklichem Abschluss langwieriger Verhandlungen mit Bundes-, Kantons- und Gemeindebehörden fasste die Verwaltung der Rheintalischen Strassenbahnen anfangs 1939 den Beschluss, ihren bestehenden Strassenbahnbetrieb teilweise auf Trolleybusbetrieb umzustellen. Vorderhand ist der Trolleybusbetrieb nur auf der Stammstrecke Altstätten-Heerbrugg-Berneck eingeführt worden, wogegen die beiden Strassenbahnstrecken Heerbrugg-Diepoldsau und Altstätten-Stadt-Altstätten SBB noch bestehen bleiben (Abb. 1). Die Aufnahme der neuen Betriebsart war ursprünglich auf den Spätherbst 1939 vorgesehen, wurde aber durch die Mobilisation stark verzögert und hat schliesslich im September 1940 stattgefunden.



Gründe der Betriebsumstellung

Die Strecke Altstätten-Berneck der Rheintalischen Strassenbahnen war seinerzeit einspurig gebaut und ihr Geleise in die enge und kurvenreiche Staatstrasse eingebettet worden. Im Laufe der Zeit und mit dem zunehmenden Strassenverkehr wurden die Verkehrsverhältnisse auf dieser wichtigen Durchgangstrasse Bodensee-Graubünden immer unbefriedigender. Besonders das verkehrstechnisch falsche Befahren der Strasse durch die eingeleisige Ueberlandbahn bedeutete eine Störung, die von Jahr zu Jahr unerträglicher wurde. Ferner erheischte der Zustand des Strassenbelages eine gründliche Ausbesserung, die sich nicht mehr länger hinausschieben liess; und auch das seit über 40 Jahren im Betrieb stehende Geleise war dringend erneuerungsbedürftig. Die massgebenden Organe des Kantons und der Bahngesellschaft waren sich deshalb von Anfang an im Klaren, dass die Fragen des Strassenausbaues und des Weiterbestehens der Strassenbahn nur im gegenseitigen Einvernehmen gelöst werden konnten.

Bei der zu treffenden Neuordnung war überdies die dringend notwendige Beschleunigung des Bahnbetriebes zu berücksichtigen. Die mittlere Reisegeschwindigkeit betrug bei der Strassenbahn nur etwa 15 km/h. Dies entspricht ungefähr der oberen Grenze der Reisegeschwindigkeit, die man mit Fahrrädern erreichen kann. Solche sind in dieser