

# Leichenhalle Ostfriedhof Kesselhalde: Entwurf des städtischen Hochbauamtes

Autor(en): [s.n.]

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73 (1955)**

Heft 25: **Sonderheft zur 64. Generalversammlung des S.I.A. in St. Gallen vom 24.-26. Juni 1955**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61945>

## **Nutzungsbedingungen**

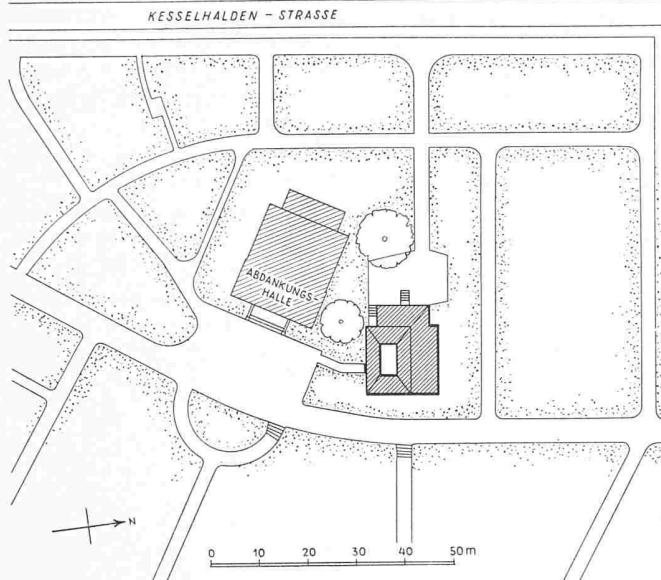
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

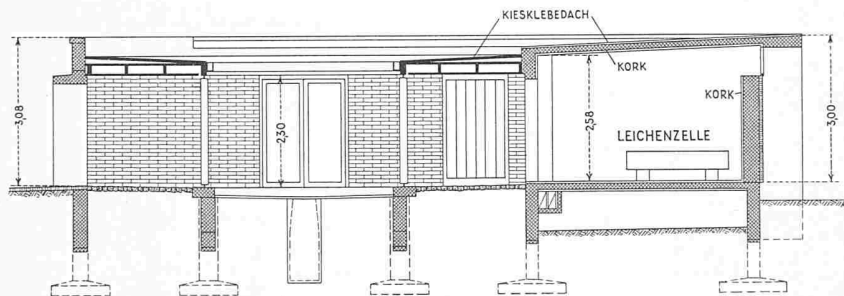
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.



Lageplan. Masstab 1:1500



Querschnitt Süd-Nord. Masstab 1:150

## Leichenhalle Ostfriedhof Kesselhalde

Entwurf des städtischen Hochbauamtes

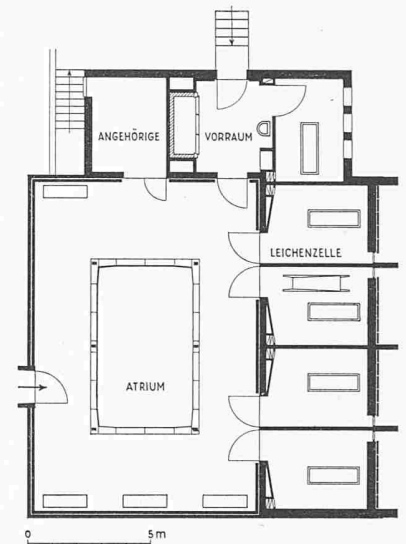
Siehe Tafel 31

Einzugsgebiet: Kreis Ost.

DK 726.823

**Raumprogramm:** 5 Leichenzellen und der Warteraum für Angehörige sind um ein offenes Atrium als Vorraum gruppiert. Teilweise unterkellert für Ventilationsanlage und Pflanzenraum.

**Konstruktion:** Fundamente, Boden und Dach über den Räumen in Eisenbeton, Dachhaut in Asphalt; im Atrium Dach Holzkonstruktion mit Kiesklebedach. Ventilationsanlage mit elektr. Lufterhitzer und Wasserkühlung, in den Räumen zusätzlich elektr. Heizkörper. Kühlzelle mit Kühlanlage. Baukosten Fr. 120 000.— oder pro m<sup>3</sup> nach S. I. A. ohne Architektenhonorar Fr. 141.—.



Grundriss. Masstab 1:300

peraturverteilung in der Zylinderlaufbüchse, 5. Gute, gleichmässige Kühlung des Kolbens durch die Spülluft. Der Motor ist mit einem einstufigen Spülluftgebläse ausgerüstet, das über Zahnräder und eine hoch drehelastische Kupplung mit einer Uebersetzung 1:21 angetrieben wird und 4400 kg/h Luft bei einem Spülluftdruck von 2100 mm WS fördert. Die Hauptdaten sind: Zylinderdurchmesser 290 mm, Hub 420 mm, Zylinderzahl 4, Gewicht ohne Schwungrad 10 t, Dauerleistung im stationären Betrieb 570 PS bei  $n = 428$  U/min; Dauerleistung im Schiffsbetrieb 500 PS bei  $n = 370$  U/min, mittlerer eff. Druck 5,5 kg/cm<sup>2</sup>; Zünddruck 52 kg/cm<sup>2</sup>, Brennstoffverbrauch bei Nennlast und  $H_u = 10\ 400$  kcal/h  $168 \pm 5\%$  gr/PSeh. Eine eingehende Beschreibung findet man in der «Motortechnischen Zeitschrift» vom März 1955.

**Eidg. Technische Hochschule.** Nunmehr hat auch der Nationalrat (sogar mit 136 gegen 0 Stimmen), wie schon im März der Ständerat, dem Kredit für den Ausbau der ETH (12 Mio Fr.), den Neubau der Anstalt für das forstliche Versuchswesen (3,25 Mio Fr.) und die Hochschulsportanlage (2,6 Mio Fr., wovon die Hälfte zu Lasten des Kantons Zürich) zugestimmt. Eine ausführliche Besprechung dieser Bauvorhaben findet man in der SBZ 1955, Nr. 9, S. 119. Diese Haltung des Parlaments verdient dankbare Anerkennung des ganzen Volkes, vor allem aber den Dank unserer vielen Kollegen, deren Arbeit durch diesen Ausbau der Hochschule eine Förderung erfährt. In deren Namen sei er hier auch ausgesprochen.

**Der elektrische Bahnbetrieb auf der Strecke Bregenz-Lindau** ist am 14. Dezember 1954 aufgenommen worden, womit die Elektrifizierung der Arlbergbahn ihren endgültigen Abschluss gefunden hat. Es sei daran erinnert, dass der erste Teilabschnitt Innsbruck-Telfs am 22. Juli 1923 dem Betrieb übergeben werden konnte und die elektrische Traktion am 17. Februar 1927 Bregenz erreicht hat. Erst 1949 folgte die Strecke Bregenz-St. Margrethen.

**Luftschutzbauten.** Es werden nur noch Luftschutztüren und Fensterabschlüsse zugelassen, die sowohl von der EMPA geprüft, als auch von der Abteilung für Luftschutz genehmigt worden sind. Diese genehmigten Abschlüsselemente werden zur Kontrolle mit Nummern versehen.

## Wohnhaus A. Schuster, St. Gallen-Rotmonten

Siehe Seite 393 und Tafeln 32 und 33

DK 728.37

Architekten v. Ziegler, Balmer, Baerlocher &amp; Unger, St. Gallen

Das Haus liegt auf dem Höhenzug, der sich gegen Peter und Paul hinzieht und sowohl den Blick zum Säntismassiv wie auch zum Bodensee freigibt.

Im westlichen, eingeschossigen Teil liegen die Wohnräume, im östlichen zweigeschossigen Teil sind über je einem halben Treppenlauf die Schlafräume nach oben, die Garage, Mädchenzimmer und Hauswirtschaftsräume nach unten zugänglich. Im Giebel dieses Teiles wurde ein Arbeitsraum für den Herrn in die Dachschrägen eingebaut. Beim Betreten der Halle genießt man bereits den herrlichen Blick in Garten und Landschaft über den windgeschützten Sitzplatz hinweg. Das Wohnzimmer bildet zusammen mit dem Esszimmer eine zusammenhängende Raumfolge, lediglich unterteilt durch das einspringende Cheminée. Die Südwand dieses Raumes ist vollkommen verglast durch zwei feste und ein Schiebefenster in Thermopaneglas. Das Licht kann durch Lamellenstoren angenehm gebrochen werden. Die Dachschräge ist im Wohnraum übernommen, was durch das unbehandelte Tannenholz noch betont wird. Die Verbindung sämtlicher Räume untereinander ist durch das halbgeschossige Treppenhaus sehr flüssig und gibt schöne räumliche Durchblicke.

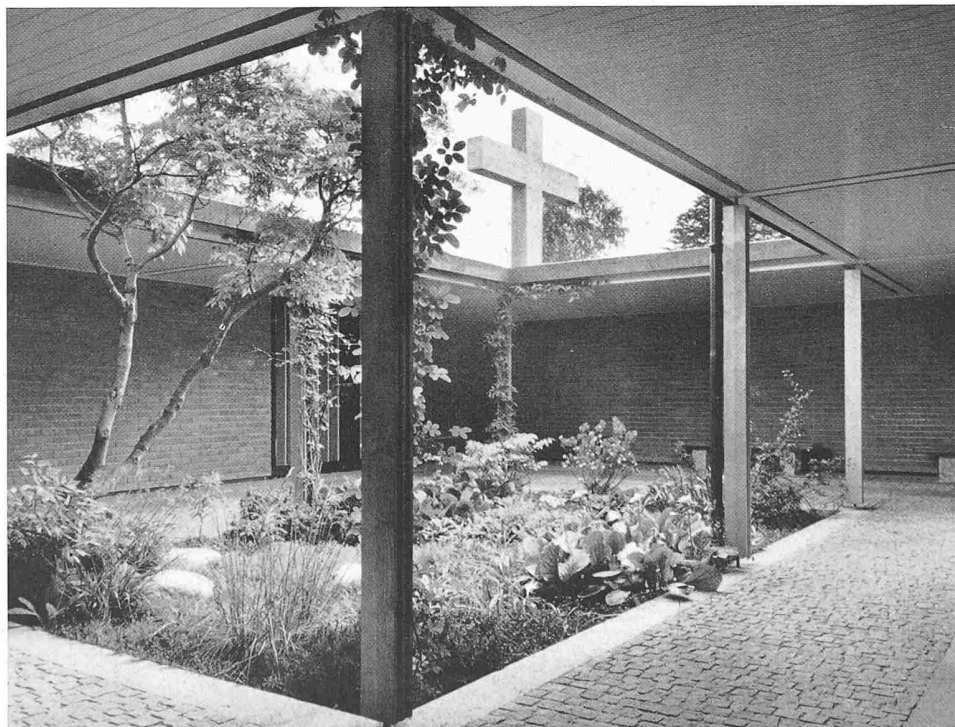
Sämtliche Wohn- und Schlafräume sind mit Spanntepichen, welche mit Moquette-Unterlage direkt auf dem Betonüberzug liegen, belegt. Die Wärmeisolation ist besser als bei einem gut isolierten Holzboden.



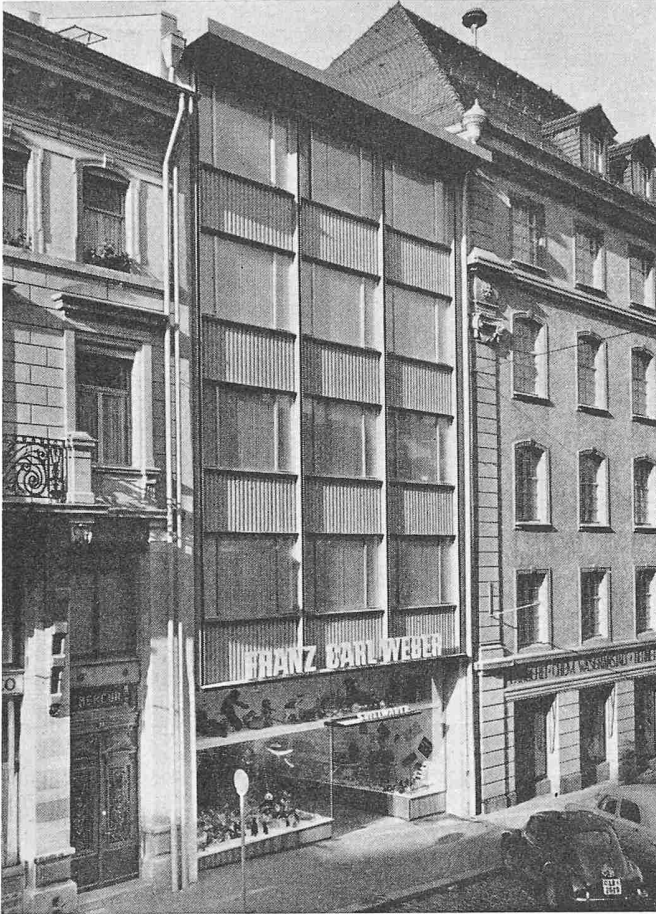
Eingangsfassade der Leichenhalle aus Süden

## Leichenhalle des Friedhofs Kesselhalde

Entwurf des Städtischen Hochbauamtes St. Gallen



Blick in das Atrium der Leichenhalle



Franz Carl Weber in der Marktgasse, Arch. R. Gujer, St. Gallen



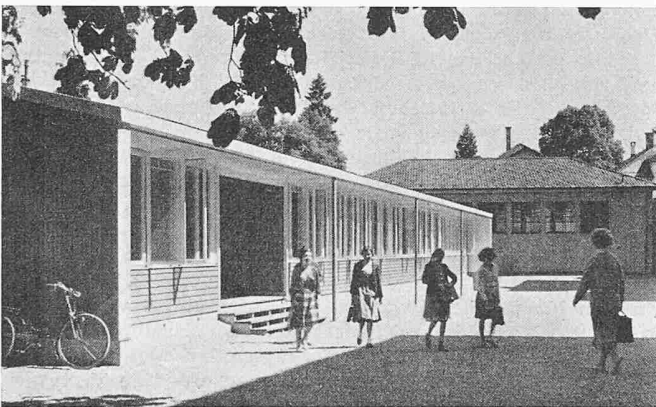
Blick in die Marktgasse mit Neubau Franz Carl Weber

### Stadtrundgang durch St. Gallen

DK 711.4

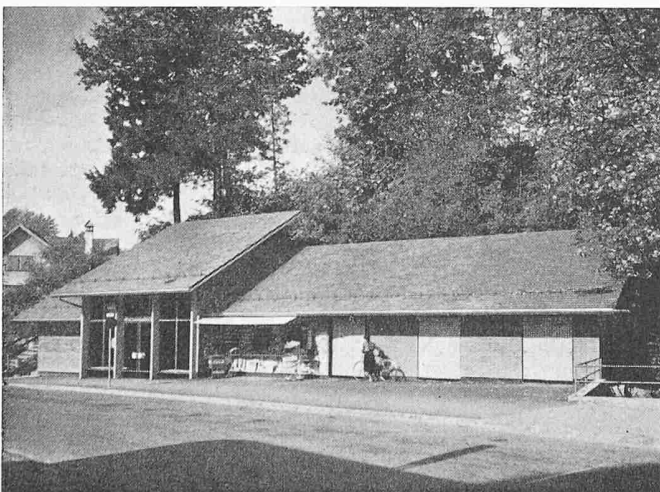
Wer in St. Gallen nach grossen städtebaulichen Lösungen Umschau hält, wird vielleicht enttäuscht sein. Ausser dem viel diskutierten Uniongebäude, welches vor wenigen Jahren gebaut wurde, wird er nicht viel Fertiggestelltes entdecken können. Die Stadt erlebte zur Blütezeit der Stickerei ihre hauptsächlichste bauliche Entwicklung, dann folgte eine längere Periode der Ruhe, die erst in den letzten zehn Jahren von einem neuen wirtschaftlichen Aufschwung abgelöst worden ist. Vor der Jahrhundertwende und um sie herum sind dicht bebaute Quartiere entstanden, die uns mit ihren Mietskasernen heute nicht mehr recht gefallen wollen. Die Stadtplanung muss sie aber noch weitgehend respektieren, denn nur wenige sind für den wünschbaren Umbauprozess reif. Die sehr bewegte Topographie der Umgebung und der reiche, bis dicht an die Stadt vorstossende Waldbestand trösten aber über die städtebaulichen Ungereimtheiten hinweg. Tröstlich mag auch der Gedanke sein, dass die Altquartiere in einer Zeit gebaut wurden, wo vom Automobil und von der Freifläche im Stadttinnern noch nicht die Rede war. Heute meldet die Öffentlichkeit ihre Wünsche und Begehren nach freizuhaltenen Verkehrsflächen an, die bei einsetzender und geregelter Hochhausentwicklung nach und nach verwirklicht werden können. So sind denn auch schon Vorstudien und Projekte vorhanden, um in bereits überbauten Altquartieren durch Höherbaubewilligungen und eigentliche Hochhäuser Freiraum zu gewinnen, wo er fehlt.

Wie die andern Städte steht auch St. Gallen vor der grossen Aufgabe, seine Stadtzu- und -durchfahrten zu planen und den Verkehr zu organisieren. Erschwerend wirkt, dass Umgehungsstrassen in Stadtnähe wegen des welligen Geländes kostspielig werden, so kostspielig, dass man geneigt ist, den Stadtdurchfahrtsstrassen den Vorzug einzuräumen. Die Hauptentschlüsse der Verkehrsplanung hängen somit zusam-



Schulpavillon Talhof, Städt. Hochbauamt

s. Tafel 30



Bergstation der Bahn St. Gallen—St. Georgen, Städt. Hochbauamt



Leichenhalle Kesselhalden, Städt. Hochbauamt

s. Tafel 31