

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 23

Artikel: Die Entbindungsanstalt in Bern: von Cantonsbaumeister Salvisberg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5773>

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

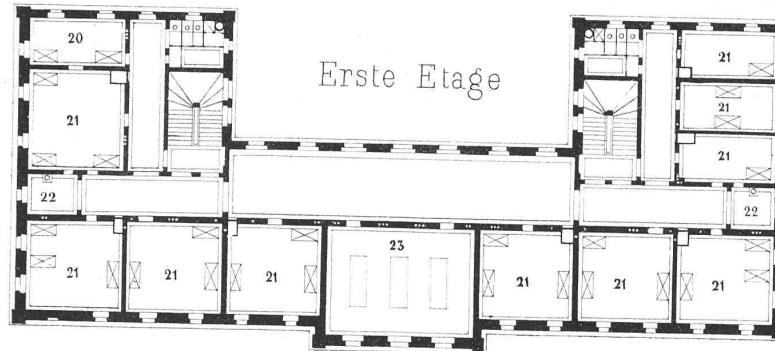
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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](#)

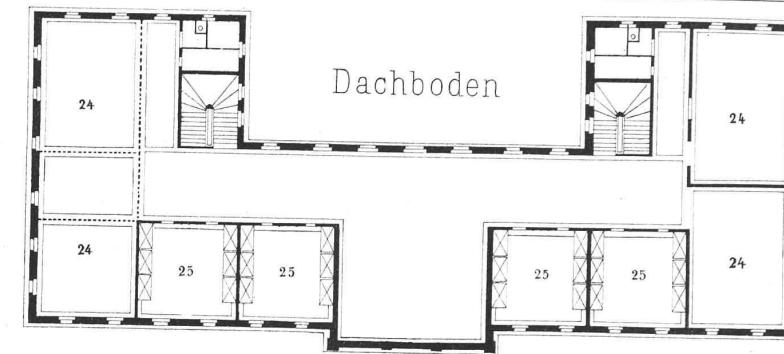
Download PDF: 28.01.2026

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



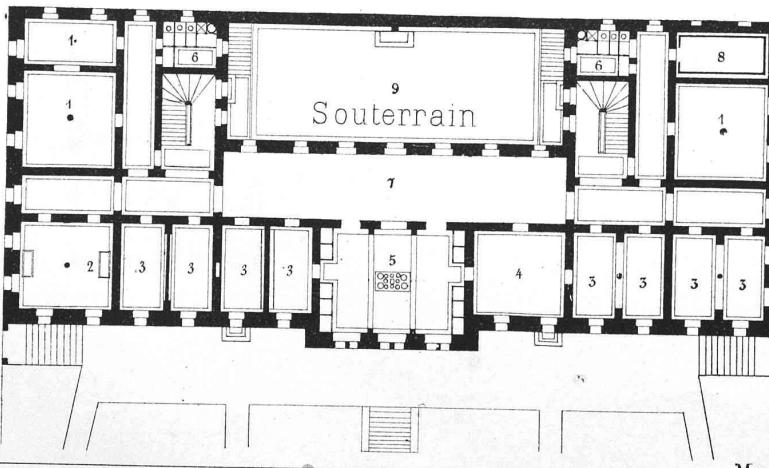
Souterrain

- 1. Keller
- 2. Badzimmer
- 3. Magazin
- 4. Esszimmer
- 5. Grosse Küche
- 6. Abritte
- 7. Vestibule
- 8. Eiskeller
- 9. Offener Hof

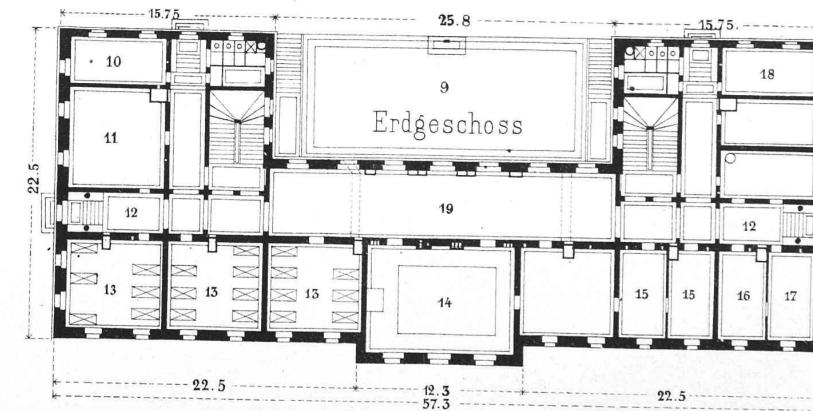


I. Etage

- 9. Hof
- 10. 2. Hebamme
- 11. Reservezimmer
- 12. Vorplatz
- 13. Schwangere
- 14. Hörsaal für 50 Studenten
- 15. Assistenten
- 16. Wartzimmer
- 17. Verwalter
- 18. Abwart
- 19. Reconvalescenten
- 20. Oberhebamme
- 21. Wöchnerinnen
- 22. Theeküche
- 23. Klinischer Saal
- 24. Disponible Räume
- 25. Schlafsaal für 50 Hebammen-Schülerinnen



Maasstab 1:500



Meter

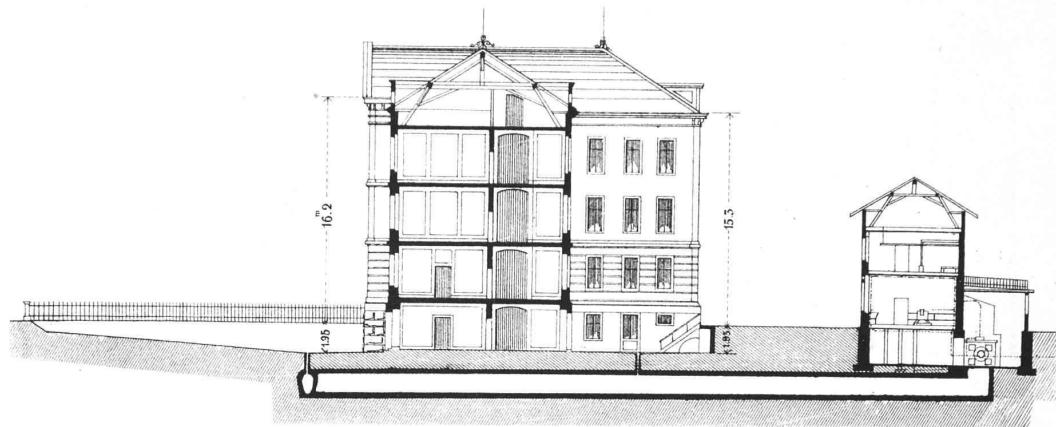
Seite / page

180 (3)

leer / vide / blank

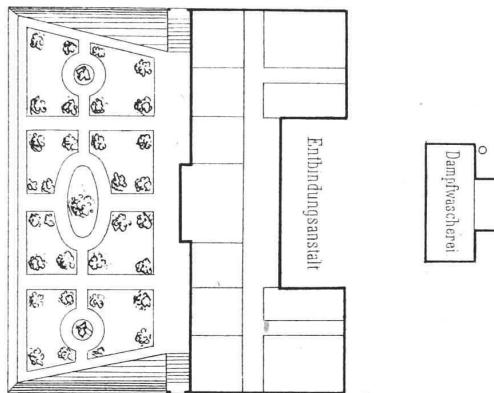
Die ENTBINDUNGSANSTALT in BERN

von Salvisberg Kantonsbaumeister.



Längenschnitt 1: 500.

- Parterre
1. Warmluftofen
 2. Dampfkessel
 3. Aufzug
 4. Schwenktröge
 5. Waschtröge
 6. Einweichtröge
 7. Hydro-Extracteur
 8. Bäuchekessel



I. Etage

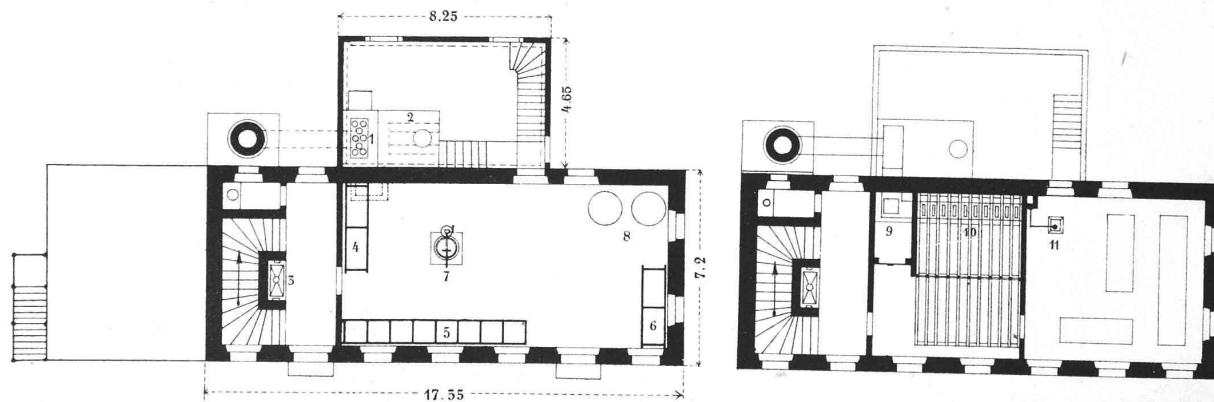
9. Desinfections-Kammer
10. Trockenkammer
11. Glätttofen

II. Etage

wird erst später nach Bedürfniss erstellt werden

Situation 1: 1000

DAMPFWASCHEREI



Erdgeschoss

1: 250

Erste Etage

P. Balzer auct.

Lith. Orell Füssli & Co.

Seite / page

180(5)

leer / vide / blank

Grosses Vestibule 5,1 m^2 (17') auf 25,8 m^2 (86'), Nordseite.
 1 Wartzimmer, südlich.
 1 Verwalterzimmer, südlich.
 2 Zimmer für Assistenzärzte, südlich.
 1 Directorialzimmer, südlich.
 1 Hörsaal 10,8 m^2 (36') auf 7,8 m^2 (26') für 60 Sitzplätze, südlich.
 3 Schlafäume 7,2 m^2 (24') auf 6,3 m^2 (21'), für Schwangere, mit je 6 Betten, südlich.
 1 Arbeitssaal 7,2 m^2 (24') auf 7,2 m^2 (24'), westlich.
 1 Aufseherinzimmer, westlich.
 2 Praktikantenzimmer, östlich.
 1 Zimmer des Abwärts, östlich.
 2 Treppen (freitragend).
 2 Abtritträume, enthaltend je 1 Pissoir, 2 Closets, 1 Vidoir und Wäscheschacht.

I. Etage. Lichte Höhe 3,9 m (13').
 Grosses Vestibule für Reconvalentesen, 25,8 m^2 (86') auf 5,1 m^2 (17'), nördlich.
 4 Seiten-Corridors, 2 kleine Theeküchen (westlich und östlich) mit Gasherden. Diese kleinen Theeküchen an den äussersten westlichen und östlichen Flügelenden, durch helle Glaswände (mit Mattglas) von den Corridors abgeschieden, sind eine wahre Zierde der Anstalt und bilden einen hübschen Abschluss des sonst langweilig wirkenden Corridors. Sie genügen in jeder Hinsicht den an sie gestellten Anforderungen und kommt hier im vorliegenden Falle die Anwendung des Gases als Brennmaterial nicht theurer zu stehen, als eine Kochherdeinrichtung mit Holzfeuerung.
 3 Wochenzimmer für academische Wöchnerinnen, 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23') zu 4 Betten (2 südlich, 1 westlich).
 Saal für geburtshilfliche Klinik, 10,8 m^2 (36') auf 7,8 m^2 (26'), südlich.
 Zimmer der Oberhebamme.
 2 Treppen (freitragend) 1,83 m^2 (6' 1") breit.
 2 Abtritträume, enthaltend je 1 Pissoir, 2 Closets, Vidoir und Wäscheschacht.

II. Etage. Lichte Höhe 3,9 m (13').
 Grosses Vestibule für Reconvalentesen, 25,8 m^2 (86') auf 5,1 m^2 (17'), nördlich.
 4 Seiten-Corridors mit zwei Theeküchen (westlich und nördlich).
 3 Krankenzimmer für gynäkologische Kranke zu je 2 Betten 7,2 m^2 (24') auf 3,6 m^2 (12'), östlich.
 3 Krankenzimmer für gynäkologische Kranke zu je 4 Betten, 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23'), südlich.
 3 Wochenzimmer (Frauenabteilung), 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23') mit je 4 Betten (2 südlich, 1 westlich).
 Entbindungssaal (südwestlich), 7,2 m^2 (24') auf 6,9 m^2 (23').
 Zimmer der II. Hebamme.
 2 Treppen.
 2 Abtritträume, enthaltend 1 Pissoir, 2 Closets, Vidoir und Wäscheschacht.
 Saal für gynäkologische Klinik. 10,8 m^2 (36') auf 7,8 m^2 (26').
 Höhe 4,95 m (16' 5").

III. Dachraum.
 4 Zimmer für Hebammenschülerinnen zu je 6 Betten, 7,2 m^2 (24') auf 6,6 m^2 (22'), links und rechts an den überhöhten Mittelbau sich anschliessend, in schönster südlicher Lage.
 2 Reservezimmer für Puerperalfieberkranke, als Provisorium bis zum definitiven Bau eines bereits projectirten Isolirgebäudes.
 2 Abtritträume, enthaltend je ein Closet und Wäscheschacht.
 2 Schwarzzeugkammern.

Freier Dachraum, zur Unterbringung der Vorfenster, Requisiten etc.
 Dieser Dachraum wird eventuell später vollständig eingeschalt, zur bessern Abhaltung der Kälte; desgleichen ist ein Abschluss der beiden Treppenhäuser nach dem Dachraum zu vorgesehen.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Die Krisis der Nordostbahn.

Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik.

Durch den theilweisen Abschluss der Unterhandlungen über die Verschiebung des Baues der neuen Linien ist die Krisis der N. O. B. zwar nicht gehoben, aber immerhin hat sie ihren acuten Character verloren, so dass die unbefangene Würdigung der Situation auch auf einen unbefangenen Leserkreis hoffen darf. Indem

ich unter Voraussetzung dieses günstigen Zeitmomentes die (neben der Reconstruction des Gotthard) wichtigste eisenbahnpolitische Tagesfrage einer eingehenderen Besprechung unterwerfe, darf ich allerdings in keiner Weise den Anspruch erheben, als Fachmann die Mittel zur Rettung aus allen Nöthen angeben zu können, aber ich halte es gegenüber der Leichtigkeit, mit der jetzt Radicalen für den Patienten proponirt und vom Publikum acceptirt werden, bereits für ein Verdienst, auf die Schwierigkeiten hinzuweisen, die einer ausreichenden Lösung aller schwelbenden Verwicklungen entgegenstehen.

Ein historischer Rückblick ist am geeignetsten, eine vorurtheilslose Betrachtung einzuleiten; wenn derselbe auf manche Dinge scharfe Lichter wirft, so mag der Leser dieselben mit dem Gedanken mildern, dass der Verfasser eben nach Ablauf der Ereignisse urtheilt und vielleicht je in dem Momenten, wo es zu handeln galt, ohne alle Folgen voraussehen zu können, auch nicht klüger, vielleicht sogar noch ungeschickter vorgegangen wäre. Nachdem dieses Zugeständniß bereitwillig vorgestellt ist, darf ich mich unmittelbar zur Begründung des Hauptsatzes wenden:

Nicht den so vielfach als ungeschickt bezeichneten Finanzoperationen und nicht dem angeblich luxuriösen Betrieb ist die Haupschuld an der Calamität der Nordostbahn zu schreiben, sondern in erster Linie ihrer Politik.

Daraus folgt zunächst, dass die Ursachen der Krisis viel weiter zurückliegen: der Beschluss der Generalversammlung vom 29. April 1871, den Bau der Linie Winterthur-Coblenz zu übernehmen, darf als der entscheidende Schritt dieser Politik angesehen werden, von dem alle andern als Consequenzen anzusehen sind, wenn auch über die mehr oder weniger dringende Nothwendigkeit der einen oder der andern später eingegangenen Bauverpflichtung selbst bei denjenigen Meinungsverschiedenheit obwalten mochte, welche diese Politik in Scene gesetzt hatten. Durch ihren endlichen Misserfolg ist natürlich in keiner Weise über die Berechtigung des eingeschlagenen Weges abgesprochen, denn der Instinct der Selbsterhaltung zwingt oftmals, um noch grössere in Aussicht stehende Schädigungen abzuwehren, zu sehr schmerzhaften Operationen. Aber das ist klar, wer damals die Blüthen als Meisterstücke diplomatischer Kunst bewundert hatte, darf sich nun über die Früchte nicht beklagen.

Und worin bestand diese Politik der Nordostbahn? Zuerst darin, dem Actienkapital eine möglichst hohe Dividende zu gewähren. Aber die hervorragende Intelligenz der Männer, die zum Theil von Anfang an die Spitze der Unternehmung bildeten, zum Theil jetzt noch die Leitung in der Hand halten, steckte sich zugleich ein höheres Ziel. Die Eisenbahnen sollten nicht nur den vorhandenen Verkehr erleichtern, sondern zugleich den durch sie bedienten Landesgegenden neue Erwerbsquellen eröffnen, alte in ausserordentlichem Maasse erweitern, mit einem Worte: der Landwirtschaft, der Industrie, dem Handel mit mächtiger Kraft an die Hand gehen. Zum Theil in directem Anschluss an die Bahnen, immer aber wenigstens durch dieselben indirect gefördert, nahmen die Bank- und Creditinstitute einen ungeahnten Aufschwung und bildeten wesentliche Unterstützungsmittel und ausgleichende Reservoirs für den aufblühenden Nationalwohlstand, welchem zudem noch eine Reihe von günstigen Zeitconjecturen zu Nutzen kam. Die Träger dieses grossen Netzes miteinander verknüpfter Interessen waren weitsichtig genug, auch solche Bestrebungen zu unterstützen, die einen directen Nutzen nicht versprachen; dafür war die Beteiligung der Nordostbahn an den Linien von Zürich nach Zug-Luzern (freilich wohl auch zum Theil gegen das Stämpfli'sche Zwei-liniensystem gerichtet) und nach Bülach-Dielsdorf ein sprechender Beweis. Auch die Förderung geistiger Interessen wurde nicht vernachlässigt; die Eisenbahnbarone sind jederzeit bereit gewesen, mit Einsicht und Thatkraft mitzuhelfen, wenn der Bund ein grosses nationales Werk zu fördern oder zu schaffen unternahm.

Aber freilich, in dem Fundamente, auf welches der stolze Bau gestellt war, lag ein Stein, auf dessen richtige Einfügung Alles ankam, von Anfang an unsicher. Die Beziehungen zwischen dem Staate, als Vertreter aller Interessen des Landes, und zwischen den Vertretern einzelner, wenn auch noch so mächtiger und berechtigter Sonderinteressen, lassen sich niemals auf die Dauer fixiren, sondern müssen von Zeit zu Zeit revidirt werden, und dass diess ohne heftige Zusammenstösse nicht abgeht, zeigt die Erfahrung jeden Tages. Zudem kommen gerade beim Eisenbahnbetrieb eine Reihe öffentlicher Interessen ins Spiel, für welche eine strenge Oberaufsicht zu üben der Staat die Pflicht hat, während die dazu nötige