

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Die Entbindungsanstalt in Bern: von Cantonsbaumeister Salvisberg  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-5786>

#### **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:** 10.02.2026

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

INHALT. — Die Entbindungsanstalt in Bern, von Cantonsbaumeister Salvisberg. Schluss. — Statistique des accidents de chemins de fer. — Accidents de chemins de fer. — Die Krise der Nordostbahn. Rückschau und Ausblick auf die schweizerische Eisenbahnpolitik, von Professor Dr. C. F. Geiser. Schluss. — Conférences internationales pour la construction du chemin de fer par le St. Gothard. Protocole final. — Vereinsnachrichten: Baslerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Schluss. — Kleinere Mittheilungen. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidgen. Polytechnikums in Zürich.

### Die Entbindungsanstalt in Bern.

Von Cantonsbaumeister Salvisberg.

Mit 2 Tafeln als Beilage (s. Nr. 23).

(Schluss.)

Dependenzen. Waschhaus, Kesselhaus und Holzhaus (Dampfwäscherei).

#### a) Waschhaus.

Dimensionen: Länge 17,55 m (58'5"), Breite 7,2 m (24'), Höhe 11,1 m (37').

Material. Bruchsteinmauerwerk (Jurabruichsteine von Reuchenette) mit Sandsteingurt und Sandstein-Fenster- und Thüreneinfassungen. Souterrain: Tuffsteinquader, Hartsteinsockel von Solothurnerstein. Im Dachboden auf beiden Langseiten Tuffriegel.

Räumlichkeiten. Souterrain. Keller unter dem ganzen Gebäude für Coaks und Steinkohlen mit Einwurf vom Trottoir aus. Steinerne Kellertreppe. Lichte Höhe 2,7 m (9')

Erdgeschoss. Bodenhöhe 0,3 m (1') über dem äussern Terrain. Lichte Höhe 3,6 m (12').

Boden- und Deckengebälk von gewalzten I-Balken. Cement-Betonboden. Cement-Betondecke. Ablaufrinnen in der ganzen Länge der Waschküche. Ablaufröhr von Guss mitten unter der Waschküche.

Waschküche: lang 12,0 m (40'), breit 6,0 m (20'), enthaltend 8 Waschtröge, 2 Schwenktröge, 2 Einweichtröge, 2 Bäuchekessel, Hydro-Extracteur (Centrifugal-Auswindmaschine) mit angebautem Dampfmotor, Kaltwasserzuleitung mit Gaselwasser, Dampfschlitz mit beweglichen eisernen Jalousie-Läden im ganzen Erdgeschoss consequent durchgeführt.

Abtritt mit Spülung (System „Rogier Mothes“).

Treppe von Gurtensandstein (nicht freitragend), 1,2 m (4') breit. Zwischen den innern Treppenmauern Raum für den hydraulischen Aufzug zum Befördern der ausgewundenen Wäsche aus der Waschküche in die

Erste Etage. Lichte Höhe 3 m (10').

Trockenkammer mit Ventilations-Einrichtung zum Trocknen der Wäsche. 10 Auszüge nach innen mit Holz ausgefüttert. Hölzerne Stangen zum Wäscheaufhängen und Heissluftschieber. Länge 3,75 m (12'5"), Tiefe 2,4 m (8'), Höhe 1,5 m (5').

Desinfectionskammer. Eiserne Stäbe mit Hacken zum Kleideraufhängen, Matratzenlager, Heissluftsperrschieber: Länge 2,1 m (7'), Tiefe 1,5 m (5'), Höhe 1,5 m (5').

Raum vor den beiden Kammern. Directes Licht von Aussen.

Glättezimmer (äusserst hell) 6 Fenster und eine Glassöhre auf die Asphaltterrasse des Kesselhauses. — 6,45 (21'5") auf 6,15 m (20'5").

Glätteöfen (französisches System) mit 15 Glätteisen.

Abtritt mit Spülung (System „Rogier Mothes“).

Dachboden. Hölzerne Treppe von der ersten Etage zum Dachboden.

Freier Dachraum.

Schlafkammern (Oestliche Giebelseite), durch die überflüssige Wärme vom Glättofen geheizt.

Einfaches Ziegeldach auf 22,5 % (7 1/2") Lattung.

Betrieb der Dampfwäscherei.

Die schmutzige Wäsche gelangt alle Tage aus dem Hauptgebäude in's Waschlocal, wird hier in der dazu erforderlichen Zeit im kalten Wasser eingeweicht, gelangt von da in die

Dampfbäuchekessel, wo sie in der Regel nach zwei Stunden durchgelaugt ist.

Nachher wird sie in die Waschtröge aufgenommen, die alle zusammen mit kaltem Wasser und Dampf direct gespiesen werden, wird hier von Hand sauber gewaschen und endlich im heissen und kalten Wasser vollends ausgespült.

Die Anbringung einer Waschmaschine, wie solche in neuester Zeit nach ganz neuem System mit Erfolg angewendet werden, wurde von der Anstaltverwaltung nicht befürwortet, da genügend Menschenkräfte unter den Spitalbewohnern vorhanden sind, die zu beschäftigen im Interesse der Hygiène und hauptsächlich auch der Disciplin liegt.

Uebrigens ist der Platz zur eventuellen späteren Aufstellung einer solchen Waschmaschine reservirt worden; dessgleichen ist für einen dritten Bäuchekessel der Raum mehr als genügend vorhanden.

Nachdem nun die Wäsche gehörig ausgespült ist, wird sie in den Hydro-Extracteur oder die Centrifugal-Auswindmaschine gebracht, welch' letztere so lange arbeitet, bis kein Tropfen Wasser mehr aus der Wäsche gepresst wird, respective bis sie nur noch nassfeucht ist.

Vom Hydro-Extracteur wird sie auf grosse Körbe geladen und durch den in unmittelbarer Nähe des Waschlocals sich befindenden „hydraulischen Aufzug“ in die obere Etage direct in die Tröcknekammer befördert.

Die Tröcknekammer wird erhitzt durch die aus dem Luft-erhitzungs-Aparat aufsteigende heisse Luft, die sich in Folge einer fortwährenden Aspiration erneuert.

Die Wäsche mit Ausnahme der grossen wollenen Bettdecken, ist stets fort vollständig trocken an dem Aufzuge, wo zuerst aufgehängt wurde, bis der entsprechende letzte Aufzug auch behängt ist, es kann somit nach Bedürfniss ununterbrochen getrocknet werden. — Neben der Trockenkammer befindet sich die Desinfectionskammer (zum Desinficiren von Matratzen und Kleidern). — Beide Kammern können unabhängig von einander erhitzt werden, jedoch bedarf die Desinfectionskammer zur Erfüllung ihres Zweckes einer weitaus intensiveren Hitze (bis 100° Celsius).

Ist die Wäsche völlig getrocknet, so gelangt sie in das anstossende Glättezimmer, um hier die Reihe der Manipulationen zu schliessen.

Glätteofen und Glätteisen sind nach französischem System erstellt.

Vom Glättezimmer gelangt man auf die Terrasse des Kesselhauses, die eventuell auch zur Tröcknung während der heissen guten Jahreszeit dienen kann.

Die Gesamt-Einrichtung der Dampfwäscherei der Entbindungsanstalt hat sich seit Eröffnung des Betriebs als ganz vorzüglich bewährt; sie bietet auch sehr grosse Vortheile vor dem Heisswasserbetrieb, hauptsächlich in Bezug auf Ersparniss an Arbeitskräften und Brennmaterial.

Betriebskosten der Dampfwäscherei nach den Daten von Herrn Gircud, Mechaniker in Olten.

Eine Person hat durchschnittlich per Monat 15 kilogr. trockene Wäsche zu waschen. Den Monat zu 24 Waschtagen angenommen, muss demnach eine Anstalt per Person täglich 0,65 kilogr. Wäsche liefern oder für 130 Personen, welche Anzahl in der Entbindungsanstalt untergebracht werden kann, zusammen 130 . 0,63 = 81,9 kilogr.

Da jedoch die vorbeschriebene Dampfwäscherei vermöge ihrer Einrichtung beinahe das Dreifache zu liefern im Stande ist, so resultirt daraus, dass dieselbe nicht gehörig ausgenutzt wird und desshalb auch die Betriebskosten verhältnissmässig sehr hoch zu stehen kommen, indem der Kohlenconsum, Reparaturen, Besoldung des Heizers etc. nicht im Verhältniss zur Mehrlieferung steigen würden, sondern ein günstigeres Resultat sich ergeben müsste, wenn die Waschanstalt das Maximum ihrer Leistungsfähigkeit ausüben könnte.

Um dies nun zu erzielen, müsste die Wascherei zum Theil gewerbemässig betrieben, respective auch Wäsche von Privaten zum Waschen angenommen werden.

Dadurch würden nicht nur die Betriebskosten zum grossen Theil gedeckt, sondern liesse sich auch noch ein Gewinn er-

zielen, was aus nachstehender Berechnung zur Genüge hervorgeht.

Die Betriebsausgaben zur Behandlung von 100 kilogr. trockener Wäsche betragen pro Tag:

1. Sodasalz	Fr. 0,84
2. Amlung	" 0,40
3. Kernseife	" 0,73
4. Harzseife	" 0,47
5. Oleinabfallseife	" 0,77
6. Bläue	" 0,07
7. Wachs	" 0,04
8. Steinkohlen zum Dampfkessel	" 6,66
9. Holz zum Anfeuern	" 0,20
10. Coaks zum Gläteofen	" 0,30
11. Schmieröl für die Maschine	" 0,22
12. Kesselsteinlösungsmitittel	" 0,12
13. Reparaturen am Gebäude, Maschine, Apparaten, Kesselrussen etc.	" 1,36
14. Assecuranz und Brandsteuer	" 0,30
15. Beleuchtung	" 0,12
16. Arbeitslöhne	" 17,00
17. Diverses	" 0,40

Zusammen Fr. 30,00

Alle Kosten zum Waschen, Trocknen und Glätten von 1 Kilogramm trockener Wäsche, mit Ausnahme von Zins, Amortisation des Anlagecapitals und der Steuern betragen somit Fr. 0,30.

Unter Berücksichtigung der Zinsen, Amortisationskosten und Steuern dürften die Kosten zur Behandlung von 1 kilogr. Wäsche auf 40, im Maximum 45 Cts. zu stehen kommen.

Nach den gegenwärtigen Waschpreisen wird durchschnittlich für das Waschen von 1 kilogr. 60—65 Cts. gezahlt, es könnte somit ein Gewinn von circa 20 Cts. pro 1 kilogr. erzielt werden.

#### b) Kesselhaus

auf der Bodenhöhe des Souterrains. Länge 7,35 m (24' 5''), Breite 4,65 m (15' 5'') mit Asphaltterrasse. Mauerwerk von Tuffquadern. Oben Backsteinrieg, sauber ausgeführt. — Rundes Kamin auf Betonunterlage, hoch 22,4 m (65') von innen aus aufgemauert.

Gussdeckel und Blitzableiter.

Dampfkessel. Heizfläche 6,3 m<sup>2</sup>. Dampfdruck 3 1/2 Atmosphären (auf 7 Atmosphären geprüft).

Separat - Luftheizungsapparat mit directer Feuerung, sowie geheizt durch die vom Dampfkessel abziehenden Verbrennungsgase, bestehend aus 18 gusseisernen Röhren, 2 gusseisernen Platten und Rauchschieber.

Diensttreppe (von Holz) zum Waschhaus und in's Freie.

Ventilation zwischen dem Terrassengebälk.

#### c) Holzhaus.

Länge 6,9 m (23'), Breite 6,0 m (20').

Parterre. Raum für circa 30 Klafter Brennholz. Ein Raum für frische Strohsäcke; ein Raum für gebrauchte Strohsäcke.

Treppe zum oberen Boden (von Holz), Bodenraum für circa 5000 kilogr. (100 Ctr.) Stroh.

Construction. Holz gehobelt. Verschalung.

#### B. Allgemeine Bemerkungen.

Die Ausfertigung des Bauprogrammes geschah durch den früheren Director der Entbindungsanstalt, Herrn Professor Breisky. Doch musste aus finanziellen Gründen eine ziemliche Reduction vorgenommen werden. Eine Vergrösserung des Baues bleibt aber vorgesehen. Der jetzige Director der Anstalt ist Herr Professor Müller.

Der Bauplan wurde vom Unterzeichneten entworfen und die Ausführung des Baues geleitet. Der specielle Bauführer war Herr Walthard, Architect in Bern. Die Centralheizung wurde durch das Etablissement Weibel, Briquet & Comp. in Genf ausgeführt. Die Dampfwascherei durch die mechanische Werkstätte des Herrn Louis Giroud in Olten. Die Bauanlage stand unter der Baudirection des Cantons Bern.

Kosten der ganzen Anlage: rund Fr. 600 000.

#### Isolirgebäude für Puerperal- und Fieberkranke.

In Aussicht genommen nach dem Entwurf des Herrn Architect Jäger in Paris.

Bauplatz dafür noch nicht bestimmt.

\* \* \*

#### Statistique des Accidents de chemins de fer.

I. La direction de l'exploitation des chemins de fer de la Haute Italie vient de publier la statistique des accidents arrivés sur ses lignes pendant l'année 1876. Cette statistique se subdivise par mois et présente une série de données intéressantes que nous résumons comme suit:

Sur 17 907 807 voyageurs transportés il y a 1 voyageur tué et 21 blessés, soit 0,00005 par mille ou 0,05 par million tués, et 0,00117 par mille ou 1,17 par million blessés.

Sur 24 512 agents de service actif, nous trouvons 38 morts et 235 blessés, soit 1,550 par mille des premiers et 9,586 par mille des seconds.

Sur les 16 645 237 kilomètres parcourus par les trains, il y a 2 rencontres de trains en marche, et 2 rencontres entre un train et une locomotive isolée. Ce qui fait une proportion de 0,00012 par mille kilomètres, 39 chocs de trains en marche soit 0,00234 par mille kilomètres, 101 déraillements de trains en marche, soit 0,00606 par mille kilomètres.

Et sur 30 522 737 manœuvres d'aiguilles, 128 fausses manœuvres, soit 0,00419 par mille.

En outre, il y a eu 66 ruptures d'attelages, 19 ruptures d'essieux, et 149 ruptures de rails en service, 1162 avaries de locomotives attelées aux trains, 22 incendies de stations et 47 dans les trains en marche; et enfin 77 attentats contre la sécurité, dont 65 causés par des pierres lancées contre les trains, et 12 attentats divers.

II. Pour l'Allemagne (non compris le réseau bavarois) nous avons les renseignements suivants se rapportant à l'exercice de 1875 dans les documents du Reichs-Eisenbahnamt 2131 déraillements ou rencontres de trains, 755 pour trains en marche et 1736 pour trains au garage.

1250 accidents divers et non spécifiés ont entraîné une interruption du service régulier.

Le nombre des personnes blessées plus ou moins grièvement dans ces divers accidents s'est élevé à 1545, et le nombre des morts à 509.

Il y a eu un accident sur 3 362 280 kilomètres parcourus, ou 1 sur 5 394 trains de voyageurs et 1 sur 2 290 trains de marchandises.

1 voyageur blessé sur 2 443 300 voyageurs, et 1 voyageur tué sur 11 402 067 transportés.

III. Pour l'Angleterre, les rapports du Board of Trade, du capitaine Tyler nous donnent pour l'année 1875, 55 collisions de trains de voyageurs et 179 collisions entre trains de voyageurs et trains de marchandises en marche, 77 collisions de trains de marchandises entre eux et 7 rencontres de locomotives isolées.

Les accidents ci-dessus ont occasionné la mort à 12 voyageurs et 6 employés et des blessures plus ou moins graves à 910 voyageurs et 140 employés.

87 déraillements de trains de voyageurs et 60 déraillements de trains de marchandises, 75 fausses aiguilles, 29 chocs dans les gares ont occasionnées la mort à 4 voyageurs et 10 employés et des blessures plus ou moins graves à 246 voyageurs et 71 employés.

283 rencontres de bestiaux errants, 79 traversées des portes de passage à niveau (on sait qu'en Angleterre elles sont en travers du chemin de fer), ont occasionné la mort de 2 employés et des blessures à 8 voyageurs et 6 employés.

23 explosions de chaudière ou de niveau d'eau, 660 ruptures de bandages, 29 ruptures d'attelage; les accidents ci-dessus occasionnèrent la mort de 3 voyageurs et 1 employé et des blessures à 56 voyageurs et 7 employés.

Nous notons encore 17 éboulements de tranchées, 21 cas d'incendies de train, 14 avaries aux machines, 478 ruptures de roues, 8 inondations de la voie, 36 accidents non spécifiés, qui