

Die Entbindungsanstalt in Bern: von Cantonsbaumeister Salvisberg

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 23

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5773>

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.

Aufgabe wird seine Lösung erst finden, wenn diese Pegel während wenigstens einer der neunzehnjährigen von den Mondknoten abhängenden Fluthperioden functionirt haben werden. Bis dahin ist es möglich, das ganze hypsometrische Netz von der Nordsee bis zum schwarzen Meere und von der Ostsee bis zum mittelländischen Meere zu vollenden und jene Pegel durch das Nivellement untereinander zu verbinden.

Es bleibt der internationalen geodätischen Conferenz vorbehalten, durch Zusammenstellung der in den verschiedenen Staaten ausgeführten Arbeiten, die etwaige Niveaudifferenz der verschiedenen Meere und dann speziell das Meer zu bestimmen, über welchem alle europäischen Höhen angegeben werden sollen.

Dabei werden sich ohne Zweifel für die höhere Geodäsie höchst interessante Resultate ergeben.

Abgesehen vom wissenschaftlichen Werthe für geodätische Forschungen hat aber das Präcisionsnivellement bei der heutigen Entwicklung der Eisenbahnnetze und den zahlreichen andern täglich entstehenden öffentlichen und gemeinnützigen Unternehmungen, wie Canalbauten, Flusscorrectionen etc. etc., einen nicht zu verkennenden praktischen Nutzen, indem durch dasselbe eine Menge mit grosser Genauigkeit bestimmter Anknüpfungspunkte geliefert wird.

In fast allen Cantonen werden die Fixpunkte des eidgen. Präcisionsnivellements von den Cantonsingenieuren als Ausgangspunkte und Controllmittel für ihre Arbeiten benützt und geschätzt; und für die Linie Luzern-Locarno wurde das Präcisionsnivellement auf Ersuchen der Gotthardbahn-Gesellschaft (u. z. speziell für die genaue Bestimmung der Niveaudifferenz der Tunnelleingänge in Göschenen und Airolo) früher ausgeführt, als es die geodätische Commission projectirt hatte. Auch am Simplon, zu dessen Ueberschneidung die Studien gegenwärtig in vollem Gange sind, dürften die Fixpunkte des NF nicht minder wichtige Dienste leisten.

Alb. v. Steiger, Ing. der geod. Comm.

* * *

Die Entbindungsanstalt in Bern.

Vom Cantonsbaumeister Salvisberg.

Mit 2 Tafeln als Beilage.

Schon lange zeigte sich das Bedürfniss nach einem Neubau der Entbindungsanstalt in Bern, hervorgerufen durch die theilweise schreienden Uebelstände der alten Anstalt an der Brunnengasse, die in keiner Weise den an ein solches Institut gestellten Ansprüchen Genüge leisten konnte.

Mitten im stärksten bevölkerten Theile der Stadt, zwischen andere Häuser hineingedrängt, ohne hinreichenden Zufluss von frischer Luft, und ohne den entsprechenden Raum zur Aufnahme der gynäkologischen Abtheilung, die separat in einem Gebäude an der Herrengasse untergebracht werden musste, konnte dieses Institut nicht mehr auf die Dauer an seinem Platze fortbestehen, ohne mit den Gesetzen der Humanität in Widerspruch zu gerathen.

Es wurde deshalb Anfangs der siebziger Jahre der Neubau der Entbindungsanstalt scharf in's Auge gefasst und beschlossen, und mit der Ausführung desselben im Jahre 1873 begonnen; die Vollendung des Hauptgebäudes fällt in's Jahr 1876. Die Eröffnung der Anstalt fand statt den 22. November 1876.

Das Dependenz-Gebäude wurde 1876/1877 errichtet und den 17. April 1877 dem Betrieb übergeben.

Uebersichtliche Darstellung des ganzen Baues.

Lage: Nordwestlicher Theil der grossen Schanze.

Areal: 8230,50 m^2 (2 Jucharten 11 450 \square'), hievon fallen auf Gebäulichkeiten:

Hauptbau	1020,60 m^2	(11 340 \square')
Nordhof	240,30 m^2	(2 670 \square')
Dependenzgebäude:		
Waschhaus	126 m^2	(1 400 \square')
Kesselhaus	34,20 m^2	(380 \square')
Holzhaus	41,40 m^2	(460 \square')
Garten: Pallisadenzaun südlich	1701 m^2	(18 900 \square')
Umschungung:	5067 m^2	(56 300 \square')

Baugrund: Gletschermoräne für den Hauptbau. (Massenhafte Fündlinge.)

Aufgefüllter Schanzengraben für das Dependenzgebäude.

Ein Theil des westlichen Flügels des Hauptgebäudes steht ebenfalls im Schanzengraben, ist jedoch vorsichtshalber bis auf den Naturboden fundirt.

Windrichtung: Längsaxe der ganzen Anlage von West-Südwest nach Ost-Nordost.

A. Eintheilung der Anstalt.

Hauptgebäude, bestehend aus kräftig vorspringendem Mittelbau und zwei rückspringenden Flügeln, welche nördlich einen Hof bilden.

Das Souterrain in der ganzen Länge der Südfront liegt vollständig frei, der Luft und Sonne zugänglich, mit entsprechend hohen Fenstern versehen, während West-, Ost- und Nordseiten der Flügel — mit höherem äusserm Terrain — die genügende Anzahl von Kellerräumlichkeiten enthalten. Der Nordhof liegt wiederum auf gleicher Terrainhöhe wie die ganze Südseite.

Es ist diese ganze höchst glücklich gewählte Anlage ziemlich identisch, jedoch in erweiterterem Masstabe, mit der Anlage der neuen Entbindungsanstalt in Freiburg im Breisgau; sie vereinigt sehr viele Vortheile in sich. So ist z. B. der Nordhof mit seinem laufenden Brunnen in der Mitte ein höchst schätzenswerthes Attribut zu der Anstaltsküche.

Hauptdimensionen: Länge 57,3 m (191'), Breite 22,5 m (75').

Eintheilung des Souterrains. Lichte Höhe 3,3 m (11'). Anstaltsküche im Mittelbau 10,8 m (36') auf 7,8 m (26'). Grosser und kleiner Kochherd für 80 und 50 Personen (zusammen 130), jeder selbstständig. Deutsches System. Dampfschlitz. Gusseisernes Rauchrohr von 0,21 m (7") Durchmesser. Potager. Zwei Schüttsteine mit Syphons. Cementdecke.

Der Rauch von beiden Kochherden wird durch vollständig horizontal unter dem Küchenboden durchlaufende gevierte Canäle von Backsteinen in das vertical aufsteigende Rauchrohr abgeleitet, ohne dass sich jemals ein Uebelstand gezeigt hätte, wie diess so oft bei derlei Kaminanlagen der Fall ist. Die Wasserdämpfe ziehen sich ohne Dampffang der Decke nach in den Dampfschlitz, kräftig aspirirt durch das Tag und Nacht erwärmte Gussrauchrohr. Zu keinen Zeiten zeigte sich der sonst in Anstaltsküchen so lästige Dampf.

Zwei Speisezimmer, eines für Schwangere, das andere für Dienstpersonal 9 m (30') auf 7,2 m (24').

Speisekammer.

Mägdezimmer.

Badzimmer (mit drei gusseisernen, emaillirten Badwannen, Cementboden mit beweglichem Holzrost darüber).

Dieser Holzrost, der den ganzen Boden des Badzimmers bedeckt, hat sich in der Folge als sehr praktisch erwiesen; um der Fäulniss besser Widerstand zu leisten, wurde derselbe in trockenem Zustande mit Leinöl bis zur vollständigen Sättigung getränkt.

Präparatenzimmer, zu gleicher Zeit vorübergehend dienend als Leichenkammer.

Magazin.

Eiskeller 7,2 m (24') auf 3,6 m (12'), Eiskasten zur Aufbewahrung von 15 000 Kilogramm (300 Zentner) Eis, doppelte Wandung von Holz mit 12 $\frac{c}{m}$ (4") Hohlraum, mit Glas-Schlackenwolle ausgefüllt. Einfüllung des Kastens von der Strasse aus. Ablauf mit Luftabschluss. Cementboden mit Holzrost darüber.

Die Construction dieses Eiskastens, verhältnissmässig mit geringen Kosten erstellt, hat sich für die Conservirung des Eises als sehr praktisch bewährt, da jeder Luftzutritt durch den Ablaufcanal vollständig abgeschnitten ist. Ueberhaupt kann bei dieser Gelegenheit auf die bei dieser Anstalt mehrfach angewandten gusseisernen eleganten Syphons (Neues Parisermodell) in Betreff ihrer Vorzüglichkeit aufmerksam gemacht werden.

Gemüsekeller: 7,2 m (24') auf 7,2 m (24').

Grosser Weinkeller für Fasswein, 7,2 m (24') auf 7,2 m (24').

Kleiner Weinkeller für Flaschenwein, 7,2 m (24') auf 3,6 m (12').

Zwei Abtritträume, enthaltend je 1 Pissoir, 2 Closets und Bütte unter der Ausmündung des Wäscheschachtes.

Grosses Vestibule 25,8 m (86') auf 5,1 m (17') mit Raum für das grosse Calorifère.

4 Seiten-Corridors (2 in jedem Flügel).

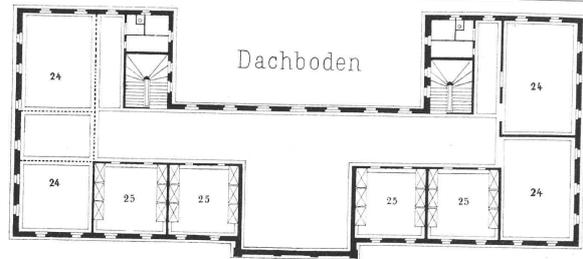
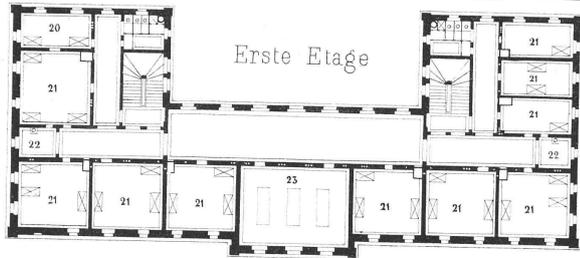
2 Treppenhäuser 1,83 m (6' 1") freitragend. (Die grössten freitragenden Treppen in Bern.)

Sämmtliche Räume des Souterrains haben (mit Ausnahme des Präparatenzimmers, des Mägdezimmers und der beiden Speisezimmer, die hölzerne Fussböden haben), Cementböden aus dem besten Portlandcement, und sind in Folge dessen für die Bodenfeuchtigkeit durchaus undurchlässig und vollständig trocken.

Erdgeschoss. Lichte Höhe 3,9 m (13').

4 Haupteingänge mit Seiten-Corridors 2,4 m bis 3 m (8' bis 10') breit.

Verlag Orell, Bussli & Co.



Souterrain

Parterie

I. Etage

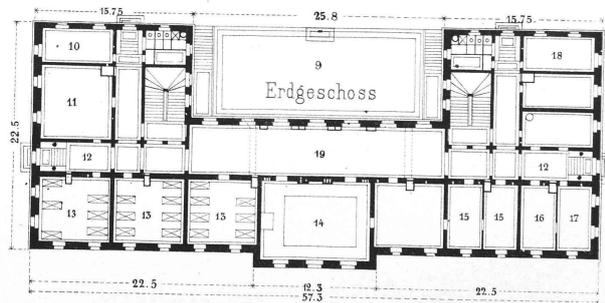
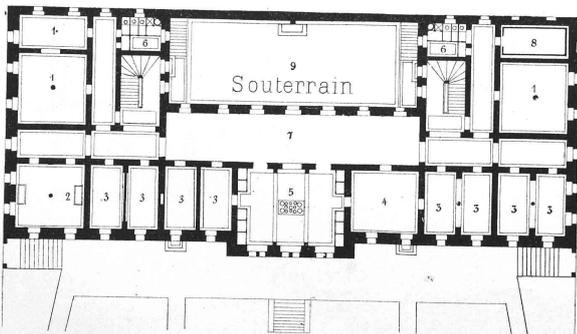
- 1. Keller
- 2. Badzimmer
- 3. Magazin
- 4. Esszimmer
- 5. Grosse Küche
- 6. Abtritte
- 7. Vestibule
- 8. Eiskeller
- 9. Offener Hof

- 9. Hof
- 10. 2. Hebamme
- 11. Reservezimmer
- 12. Vorplatz
- 13. Schwangere
- 14. Hörsaal für 50 Studenten
- 15. Assistenten
- 16. Wertzimmer
- 17. Verwalter
- 18. Abwart
- 19. Reconvalescenten

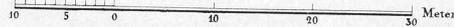
- 20. Oberhebamme
- 21. Wöchnerinnen
- 22. Theeküche
- 23. Klinischer Saal

Dachboden

- 24. Disponible Räume
- 25. Schlafsaal für 50 Hebammen-Schülerinnen



Maasstab 1:500.



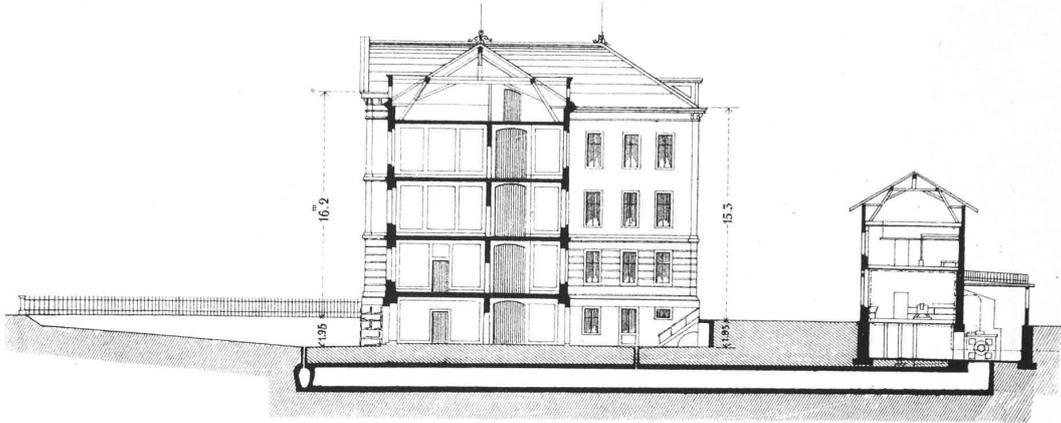
Seite / page

180 (3)

leer / vide /
blank

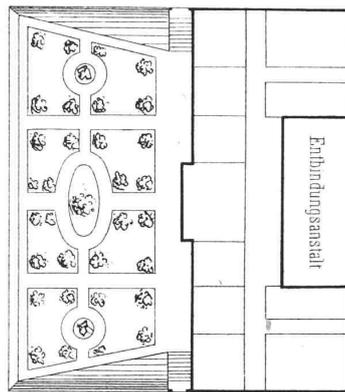
Die ENTBINDUNGSANSTALT in BERN

von Salvisberg Kantonsbaumeister.



Längenschnitt 1: 500.

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

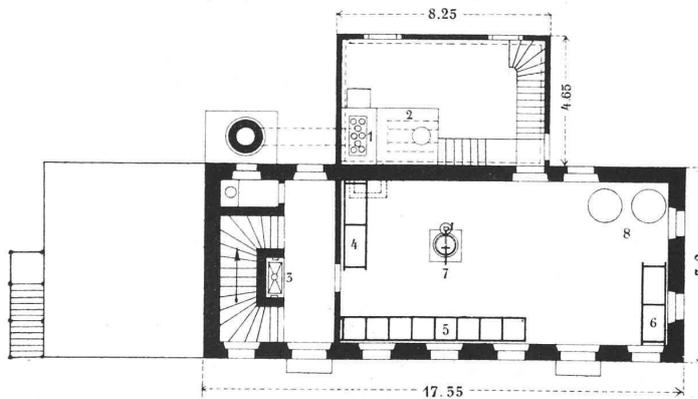


- I. Etage
9. Desinfections-Kammer
 10. Trockenkammer
 11. Glättöfen

II Etage.
wird erst später nach
Bedurfniss erstellt werden

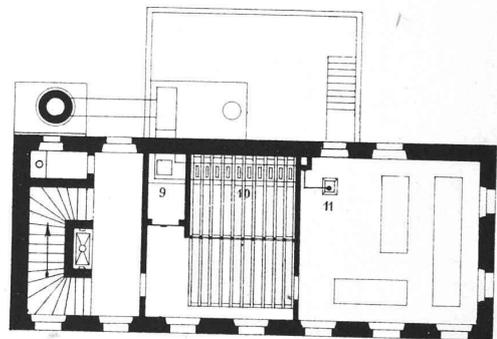
Situation 1: 1000

DAMPFWASCHEREI



Erdgeschoss

1: 250



Erste Etage

Seite / page

180(5)

leer / vide /
blank

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

I. Etage. Lichte Höhe 3,9 ^m (13').

Grosses Vestibule für Reconvalescenten, 25,8 ^m (86') auf 5,1 ^m (17'), nördlich.

4 Seiten-Corridors, 2 kleine Theeküchen (westlich und östlich) mit Gasherden. Diese kleinen Theeküchen an den äussersten westlichen und östlichen Flügeln, 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 (24') auf 6,9 ^m (23') zu 4 Betten (2 südlich, 1 westlich).

Saal für geburtshülfliche Klinik, 10,8 ^m (36') auf 7,8 ^m (26'), südlich.

Zimmer der Oberhebamme.

2 Treppen (freitragend) 1,83 ^m (6' 1") breit.

2 Abtrittsräume, enthaltend je 1 Pissoir, 2 Closets, Vidoir und Wäscheschacht.

II. Etage. Lichte Höhe 3,9 ^m (13').

Grosses Vestibule für Reconvalescenten, 25,8 ^m (86') auf 5,1 ^m (17'), nördlich.

4 Seiten-Corridors mit zwei Theeküchen (westlich und nördlich).

3 Krankenzimmer für gynäkologische Kranke zu je 2 Betten 7,2 ^m (24') auf 3,6 ^m (12'), östlich.

3 Krankenzimmer für gynäkologische Kranke zu je 4 Betten, 7,2 ^m (24') auf 6,9 ^m (23'), südlich.

3 Wochenzimmer (Frauenabtheilung), 7,2 ^m (24') auf 6,9 ^m (23') mit je 4 Betten (2 südlich, 1 westlich).

Entbindungssaal (südwestlich), 7,2 ^m (24') auf 6,9 ^m (23').

Zimmer der II. Hebamme.

2 Treppen.

2 Abtrittsräume, enthaltend 1 Pissoir, 2 Closets, Vidoir und Wäscheschacht.

Saal für gynäkologische Klinik. 10,8 ^m (36') auf 7,8 ^m (26'). Höhe 4,95 ^m (16' 5").

III. Dachraum.

4 Zimmer für Hebammenschülerinnen zu je 6 Betten, 7,2 ^m (24') auf 6,6 ^m (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 Abtrittsräume, enthaltend je ein Closet und Wäscheschacht.

2 Schwarzzeugkammern.

Freier Dachraum, zur Unterbringung der Vorfenster, Requisites 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 schwebenden 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 Momente, wo es zu handeln galt, ohne alle Folgen voraussehen zu können, auch nicht klüger, vielleicht sogar noch ungeschickter vorgegangen wäre. Nachdem dieses Zugständniss bereitwillig vorangestellt 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 Hauptschuld an der Calamität der Nordostbahn zuzuschreiben, 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 Actiencapital 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 ungehnten Aufschwung und bildeten wesentliche Unterstützungsmittel und ausgleichende Reservoirs für den aufblühenden Nationalwohlstand, welchem zudem noch eine Reihe von günstigen Zeitconjunctionen zu Nutzen kam. Die Träger dieses grossen Netzes miteinander verknüpfter Interessen waren weitsichtig genug, auch solche Bestrebungen zu unterstützen, die einen directen Nutzen nicht versprochen; dafür war die Betheiligung der Nordostbahn an den Linien von Zürich nach Zug-Luzern (freilich wohl auch zum Theil gegen das Stämpfli'sche Zweiliniensystem 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 nöthige