

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 26

Artikel: Höhere Mädchenschule in Magdeburg: erbaut nach den Plänen von Emil Bercher, Architekt in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34773>

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: 03.07.2025

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

INHALT: Höhere Mädchenschule in Magdeburg. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1917. — Schiffe aus Eisenbeton. — Nekrologie: J. J. Spoerry. E. P. Treadwell. — Miscellanea: Eidg. Technische Hochschule. Rodin-Ausstellung in

Zürich. Der Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein. — Konkurrenzen: Alkoholfreie Gemeindestuben und Gemeindehäuser. — Vereinsnachrichten: Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.

Band 71.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 26.

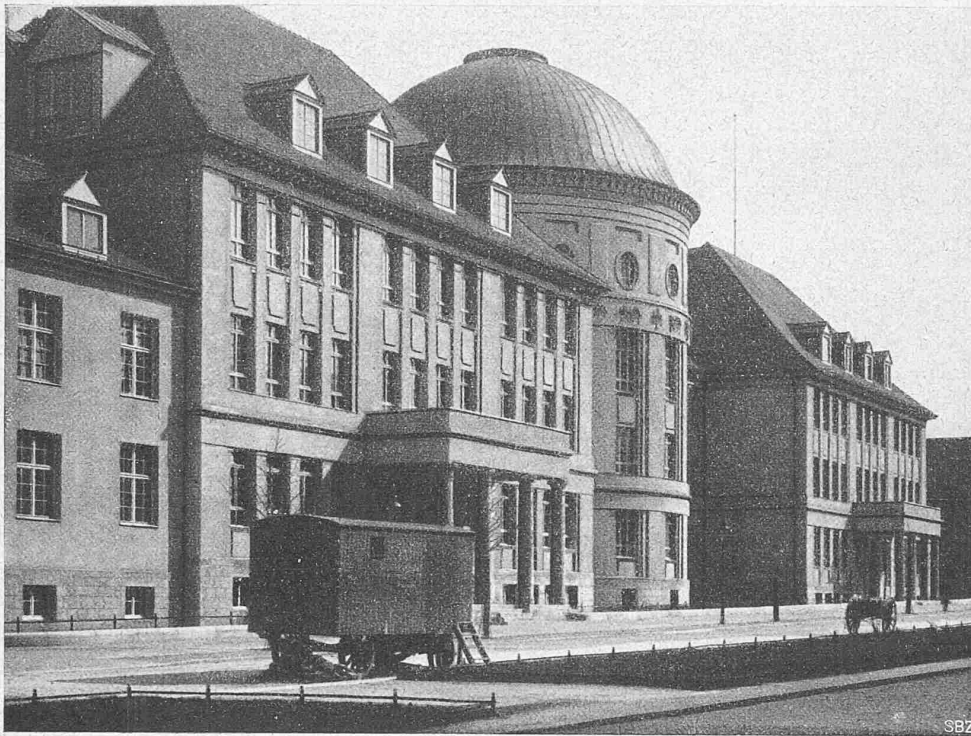


Abb. 1. Ansicht der Hauptfront der „Viktoria-Schule“ in Magdeburg.

Höhere Mädchen-Schule in Magdeburg.

Erbaut nach den Plänen von *Emil Bercher*, Architekt aus Basel.

Im Frühjahr 1912 war von der Stadt Magdeburg für den Entwurf zum Neubau einer höhern Mädchenschule, „Viktoria-Schule“, ein allgemeiner Wettbewerb ausgeschrieben worden. Bei jenem Preisausschreiben handelte es sich nicht bloss darum, einen zweckmässigen Grundriss zu erhalten, vielmehr gleichzeitig um eine Lösung der sehr viel schwierigeren Aufgabe, den Neubau auf einem reichlich gross bemessenen Baublock derart anzuordnen und an den vorhandenen Bau eines mächtigen Reform-Gymnasiums, die „Bismark-Schule“, anzugliedern, dass für den nicht zum Neubau benötigten Restblock eine möglichst vorteilhafte Verwertung für öffentliche Zwecke gewahrt blieb, insbesondere aber eine harmonische Zusammenstimmung mit der bestehenden Schule erzielt werde. Wie verschiedenartig diese, übrigens allseits richtig erkannte Aufgabe gelöst werden konnte, beweist die grosse Zahl von Entwürfen, in denen alle überhaupt nur möglichen Annahmen tatsächlich erschöpft schienen.

Der Wettbewerb wurde mit 145 Arbeiten beschriftet, wobei das Projekt „Pestalozzi“ von Architekt Emil Bercher aus Basel mit dem II. Preis ausgezeichnet wurde. In einem darauf folgenden engern Wettbewerb unter den Verfassern der drei höchst prämierten Entwürfe ist dann

das Projekt „Pestalozzi“ endgültig zur Ausführung bestimmt, und dem Architekten Emil Bercher die Planbearbeitung übertragen worden. Die heutige Veröffentlichung zeigt das ausgeführte Bauwerk.

Die beim Entwurf grundlegenden Gedanken waren:

Die Verbindung der „Viktoria-Schule“ mit der bereits bestehenden Schule durch einen niederen Zwischenbau mit den Hauswart-Wohnungen, derart, dass die „Viktoria-Schule“ doch als selbständiger Bau erscheint;

Die Betonung der Längsrichtung in ununterbrochener Reihenfolge an der 35 m breiten „Fürst Leopoldstrasse“ (Abbildung 1);

Das Verlegen der Turnhalle an die Zietenstrasse (Abb. 2, Seite 270).

Das Schulgebäude selbst zerfällt in zwei grosse Flügelbauten mit einem mächtigen mittlern Rundbau (Abb. 3 bis 7). In den beiden Flügelbauten sind zusammen 20 Klassenzimmer, das

physikalische Auditorium, ein naturgeschichtlich-chemisches Auditorium mit Vorbereitungs- und Lehrmittelzimmer, ein Zimmer für die übrigen Lehrmittel, zwei Bibliothekzimmer, zwei Zimmer für Nadelarbeit, eine Gesangsklasse, ein Zeichnungsaal mit Beleuchtung von Norden, Lehrer- und Lehrerinnenzimmer, Konferenzzimmer, Amtszimmer mit Warte- und Sprechzimmer untergebracht, im Mittelbau eine Aula mit Orgelempore für 600 Schülerinnen, darunter Lehrmittel und Sammelzimmer, sowie ein Raum für erkrankte Schülerinnen. Der Keller enthält einen Raum für Fahrräder, Waschküche mit besonderem Mangel- und Glätteraum für die Schulwäsche, Heizung und Kohlenräume.

Die Turnhalle mit Turnsaal von 300 m² enthält eine Empore, einen Geräteraum, Lehrerzimmer und Ankleideraum mit Wascheinrichtungen.

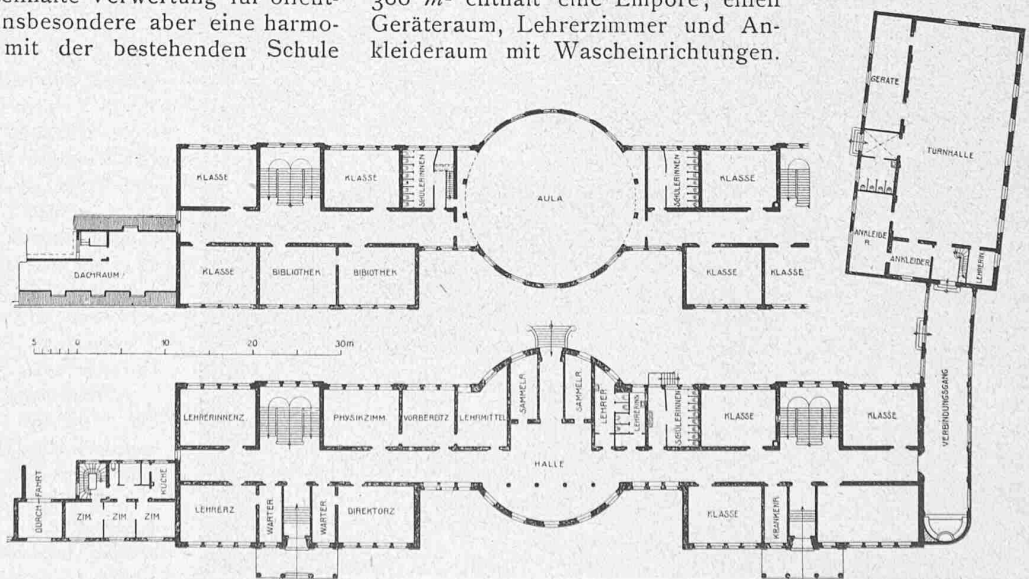


Abb. 3 und 4. „Viktoria-Schule“ in Magdeburg. — Grundrisse vom Erdgeschoss und vom II. Stock. — 1 : 800.

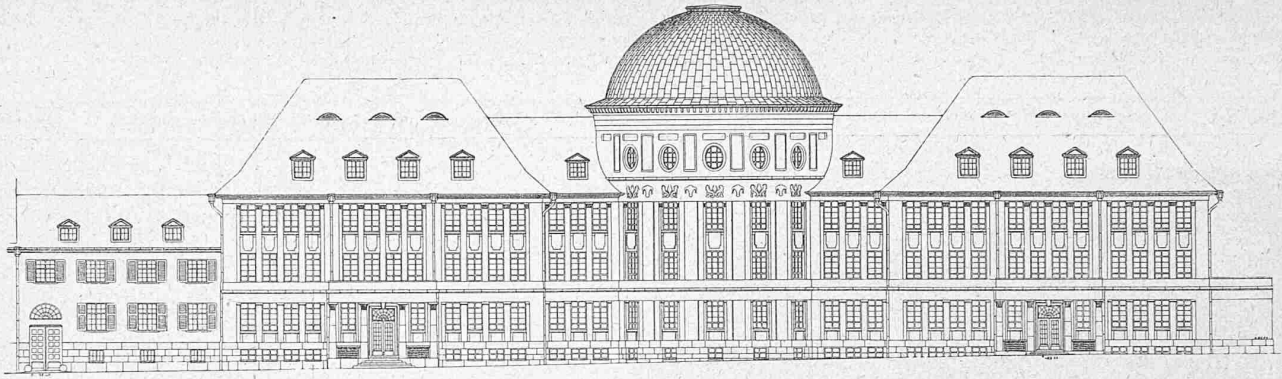


Abb. 5. „Viktoria-Schule“ in Magdeburg. — Architekt *Emil Bercher*, Basel. — Hauptfassade, Masstab 1:600.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1917.

(Schluss von Seite 261.)

Zustand der Bahnen.

Unterbau. Infolge von andauernden Schneefällen haben sich in den Höhen während der Monate Januar bis April ausserordentliche Schneemassen angesammelt, und es sind durch Verwehungen und Lawinen grössere Störungen des Bahnbetriebes verursacht worden.

Auf der *Berninabahn* erforderte die Freilegung der Bahn aussergewöhnliche Anstrengungen. Der Zugverkehr war viermal, während 4, 7, 8 bzw. 34 Tagen unterbrochen. Die Betriebsstörung vom 31. März bis 4. Mai ist die längste, die die Berninabahn seit der Uebernahme des Winterbetriebes erlitten hat.

Bei der *Rhätischen Bahn* verursachte der Niedergang von Lawinen mehrfach Störungen, die jedoch jeweils innert eines Tages gehoben werden konnten. Eine dieser Lawinen, die am 29. April bei Km. 44,9 zwischen Wolfgang und Davos-Dorf, vom Drusatscha-Hörnli herkommend, niederging, warf einen Personenzug aus dem Geleise und verschüttete ihn teilweise.

Die *Gotthardlinie* erlitt durch eine Lawine bei Km. 91,2 zwischen Airolo und Ambri-Piotta vom 1. bis 3. April eine Unterbrechung. Im Reusstal gingen die Lawinen zwischen Erstfeld und Göschenen in grosser Zahl und mit grossen Schneemengen nieder. Die Anlage der Bahn und die zu ihrem Schutze getroffenen Massnahmen haben sich gut bewährt. Der Bahnbetrieb ist nur an zwei Stellen, beim Brusttälbach bei Km 42,9 zwischen Erstfeld und Amsteg und bei der Märchlisgalerie bei Km 54,0, unterhalb der Station Gurtneuen, vorübergehend gestört worden.

Eine grosse Lawine, vom Nägelisgrätli herkommend, beschädigte den Viadukt bei Km. 45,7 der *Furkabahn* in der Nähe von

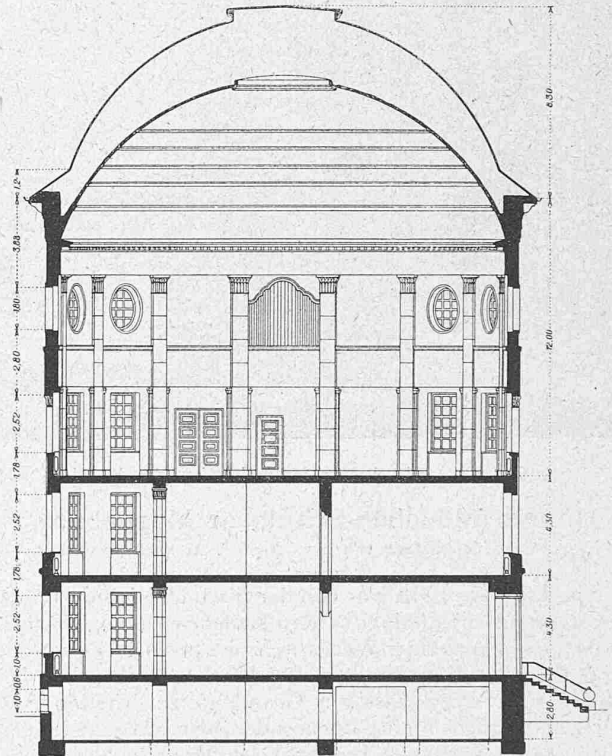


Abb. 6. Schnitt durch den Mittelbau mit der Aula. — Masstab 1:300.



Abb. 2. Turnhalle an der Zietenstrasse in Magdeburg.

Gletsch. Der Viadukt wurde bis zum 8. August wieder instand gestellt.

Zu erwähnen sind noch die Betriebunterbrechungen durch Lawinen auf der Brüniglinie und der Sernftalbahn, durch Schneeverwehungen auf den Linien *Allaman-Aubonne-Gimel*, *Rolle-Gimel* und *Gland-Begnins*, sowie infolge starker Gewitterregen auf den Linien *Zweisimmen-Lenk* und *Huttwil-Wolhusen*.

Oberbau. Geleiseerneuerungen und Verstärkungen sind im Berichtjahre vorgenommen worden: Mit neuem Material für Hauptbahnen: Stahlschienen 21,4 km, Eisenschwellen 6,4 km, Holzschwellen 11,6 km; mit neuem Material für Nebenbahnen: Stahlschienen 9,0 km, Eisen- und Holzschwellen 20,6 km.

Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verstärkung des Schienensstosses: auf Hauptbahnen 14,0 km, auf Nebenbahnen 6,8 km.

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen. Bei sieben Bahnen wurden die Seile ersetzt, teilweise allerdings nur durch ältere, aber noch brauchbare, da die Beschaffung neuer Drahtseile zurzeit auf grosse Schwierigkeiten

stösst. Festigkeitsproben wurden mit fünf Ersatzteilen bestehender Bahnen und mit zwei ausgemusterten Seilen vorgenommen. Wegen Beschädigungen und wegen Zunahme der Drahtbrüche musste bei zwei Seilen verschärfte Beaufsichtigung angeordnet werden.

Die Untersuchungen über die Abnützung und das Unbrauchbarwerden der Drahtseile wurden fortgesetzt.

Elektrische Anlagen. Im allgemeinen wurden diese Einrichtungen in befriedigendem Zustande befunden. Die dem Departement gemeldeten Fahrdrabtbrüche hatten weder Verletzungen noch grössere Betriebsstörungen zur Folge. Durch Blitzschlag und Zerstörung der Fahrleitung-Isolatoren bei einer Strassen-Ueberführung wurde in einem Falle die betreffende Strassenbrücke, sowie ein daran anschliessender eiserner Bahnabschlusdraht unter Spannung gesetzt, was den Tod eines diesen berührenden Passanten zur Folge hatte.

Die Strassenbahnen von Lausanne haben für ihre Jorat-Linie eine Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage in Betrieb gesetzt.

Stationen und Hochbauten. Auf betriebenen Linien sind neu eröffnet worden: die Ausweichstationen Al Sasso und S. Ambrogio der Strecke Giubiasco - Lugano, sowie die Haltestellen Triemli der Uetlibergbahn und Le Crêt der Gruyèrebahn. Die elektrische Beleuchtung

ist auf 35 Stationen neu eingerichtet und auf 12 Stationen verbessert worden. 84% aller Stationen werden elektrisch, 2% mit Gas und 14% mit Petroleum beleuchtet.

Signale und Riegelungen. Neue Riegelungen wurden auf fünf Stationen erstellt und bestehende auf sechs Stationen ergänzt. Neue Blockanlagen wurden auf der Strecke Gwatt-Spiez-Heustrich erstellt.

Niveauübergänge und Bahnabschluss. Ausser den beim Bau zweiter Geleise unterdrückten Niveauübergängen wurden neun weitere durch Erstellung von Unter- oder Ueberführungen beseitigt.

Elektrische Leitungsanlagen längs und quer zu Eisenbahnen.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen. Im Jahre 1917 wurden Planvorlagen behandelt für: 500 Starkstrom-Ueberführungen (im Vorjahre 273), 33 (39) Starkstromunterführungen, 10 (5) Starkstromlängsführungen, 46 (55) neue Stationsbeleuchtungsanlagen, 5 (5) elektrische Signalbeleuchtungsanlagen; zusammen 594 gegen 377 im Vorjahre.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, die den Bahn-

Verwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1917 folgender Bestand: 3511 (3326) Starkstromüberführungen, 609 (588) Starkstromunterführungen, 215 (208) Starkstromlängsführungen.

Kreuzungen von Fahrleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen. Nach den Ausweisen der Obertelegraphendirektion sind 13 neue Ueberführungen von Schwachstromleitungen über bestehende Fahrleitungen erstellt worden. Die im Laufe des

Jahres eröffneten Bahnen und Bahnstrecken weisen im ganzen 17 Ueberführungen auf. Die Zunahme beträgt somit 30. Durch Linienausbau und Umbauten wurden viele Kreuzungen geändert und einige ganz beseitigt.

Dem Departement sind keine durch elektrische Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt.

Rollmaterial.

Bemerkenswerte neue Fahrzeuge sind nicht in Betrieb gesetzt worden; dagegen sind die vier Probelokomotiven für die Strecke Erstfeld - Bellinzona in Ausführung begriffen (vergl. Seite 213 dieses Bandes vom 18. Mai 1918); ferner sollen verschiedene Einzelantriebe für elektrische Lokomotiven ausprobiert werden (Band LXX, S. 82, 18. Aug. 1917).

Die Motorwagen der Chur - Arosa-Bahn sind mit der neuen, im vorigen Jahr ausprobierten Schienenbremse ausgerüstet worden.

Der Kupfermangel macht sich beim

Bau und Unterhalt der Lokomotivkessel immer stärker fühlbar und zwingt immer mehr zur ersatzweisen Verwendung von Eisen.

Immer mehr wird vom Auslande die Stellung eigener Wagen für unsere Zufuhren verlangt. Um so grösser wird daher der Bedarf an normalspurigen Güterwagen und immer fühlbarer der Mangel an solchen, trotz vermehrtem Neubau und Umbau von alten Personenwagen in Güterwagen. Ende des Berichtjahres betrug der Bestand an normalspurigen Güterwagen 18090 Stück gegenüber 17612 Ende 1916 und 16262 Ende 1914. Auch der Bau von privaten Güterwagen (Kessel-, Fass- und sonstigen Wagen) wurde im Berichtjahr weiter gefördert. Der Bestand an solchen betrug auf Ende des Jahres 1445 gegenüber 938 Stück Ende 1916.

Auch im Berichtjahr sind wieder neue Bahnen zur Einführung des *Rollschemelbetriebes* geschritten. Der Bestand an solchen schmalspurigen Fahrzeugen zur Beförderung normalspuriger Wagen erfuhr im Berichtjahre eine Zunahme um 17 Stück und beträgt heute 91 Rollwagen und 36 Paar Rollböcke.

Bezüglich Verbesserungen am Rollmaterial ist zu erwähnen, dass auf Ende des Jahres 736 oder 51,8% aller Dampflokomotiven



Abb. 7. Mittelbau der „Victoria-Schule“. — Architekt Emil Bercher, Basel.