

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Die Deutsche Bauzeitung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-17372>

### **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:** 05.04.2026

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

rechten Seite bestanden hat, ist nicht zu constatiren, da das Ende dieses Flügels nicht soweit ausgegraben ist.

Näheres über diese Ruinenreste in „Labus und Saleri, Museo Bresciano illustrato“ und im 16. Band der „Publicationen der Wiener Bauhütte.“ *Hans Auer.*

### Die Deutsche Bauzeitung,

dieses vortrefflich geleitete und angesehene Fachblatt unseres Nachbarlandes, feiert mit der ersten Nummer dieses Jahres das fünfundsingzigjährige Jubiläum seines Bestehens.

Unter der Ueberschrift: „Nach fünfundsingzig Jahren“ entwirft der Chef-Redacteur der Zeitschrift, Herr *K. E. O. Fritsch*, in einem mit schöner Titel-Vignette begleiteten Hauptartikel, eine gedrängte Uebersicht über die Errungenschaften des Bauwesens in Deutschland während des abgelaufenen Vierteljahrhunderts, sowol auf dem Felde der Architektur als auch auf demjenigen des Ingenieurwesens.

„Wer die kleinlichen und eng begrenzten Zustände, die im Jahre 1866 innerhalb unseres Fachgebietes herrschten, mit den heutigen Verhältnissen vergleicht, der wird — so führt Herr Fritsch aus — freudig des gewaltigen Fortschritts inne werden, der sich nach allen Seiten hin vollzogen hat.“

Auch die persönlichen Verhältnisse der deutschen Architekten und Ingenieure haben sich vortheilhafter gestaltet. Dass dies so gekommen ist, darf zum grossen Theile dem geschlossenen Vorgehen der deutschen Fach-Vereinigungen zugeschrieben werden, welche u. A. durch Regelung des früher stark im Argen liegenden Concurrenzwesens und durch die Normirung des Honorars für bautechnische Leistungen unbestreitbare Erfolge errungen haben.

An diesen Erfolgen — und das verschweigt Herr Fritsch vielleicht in zu grosser Bescheidenheit — hat unseres Erachtens einen *wesentlichen* Antheil die *Deutsche Bauzeitung*, die in unerschrockener Weise stets eingetreten ist für die Interessen der Collegen vom Baufach, die jede Halbheit und jedes unlautere Wesen scharf und rücksichtslos gezeisselt und sich damit — wie es meistens geht — oft schlechten Dank erworben hat.

Möge der Deutschen Bauzeitung vergönnt sein, noch über manches Vierteljahrhundert kräftiger und fruchtbringender Entwicklung Bericht zu erstatten. Ihrem trefflichen Chef-Redacteur entbieten wir an dieser Stelle unsere herzlichsten Glückwünsche!

### Miscellanea.

**Verwerthung schwedischer Wasserkräfte.** Dem Beispiel der schweizerischen Industrie folgend, wird nunmehr auch in dem wasserreichen Schweden an die Verwerthung der Wasserkräfte mittelst electrischer Kraftübertragung gedacht. Namentlich ist es der Trollhättä-Fall in der Nähe von Gothenburg, den man auszubeuten gedenkt. Das Bedürfniss nach Kraft beträgt in Gothenburg etwa 7000 P. S. Die mittelst electrischer Kraftübertragung gewonnene Pferdekraft kommt nun aber nach den angestellten Berechnungen auf etwa 98 Fr. zu stehen, während gegenwärtig grössere dortige Fabriken sich ihre Betriebskraft für 79,30 Fr., mittlere für 106,90 Fr. und das Kleingewerbe für etwa 277,50 Fr. verschaffen können. Die grösseren Fabriken werden deshalb von der electrischen Kraftübertragung keinen Gebrauch machen und wird eine solche sich voraussichtlich nur rentiren, wenn zugleich die Installation der electrischen Beleuchtung stattfindet.

**Eine ausserordentliche Eisenbahn-Zugsgeschwindigkeit** hielt während sieben Stunden ein zwischen New-York und East-Buffalo cursirender Extra-Zug, bestehend aus Locomotive und drei Wagen, ein. Derselbe durchfuhr die 703 km betragende Strecke in 440 Minuten. Werden hievon 15 Minuten für Aufenthalte an verschiedenen Stationen in Abzug gebracht, so ergibt sich eine *mittlere* Zugsgeschwindigkeit von 99,24 oder nahezu 100 km pro Stunde, eine Dauer-Leistung, wie sie noch kaum erreicht worden ist.

**Fernsprechwesen in Deutschland.** Zur Zeit sind im Gebiete der deutschen Reichspost-Verwaltung 275 Städte mit Fernsprechanlagen versehen, die zusammen 58200 Sprechstellen aufweisen. Berlin allein hat deren 16300, also mehr als ganz Frankreich zusammengenommen,

Hamburg 6200, Dresden 2400, Leipzig 2250. Die Zahl der täglichen Gespräche beträgt im Gesammt 640200, woran Berlin mit 238870 oder mit 14,6 Gesprächen pro einzelne Sprechstelle theilhaftig ist.

**Dem Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen** gehörten am Schluss des abgelaufenen Jahres 41 deutsche, 21 österreichisch-ungarische, 4 niederländische, 3 belgische, 1 luxemburgische, 1 rumänische und 1 russisch-polnische, zusammen 72 Eisenbahnverwaltungen an, deren gesamtes Netz eine Betriebslänge von 75479 km repräsentirt gegen 74193 km im Vorjahre. Der Zuwachs von 1286 km vertheilt sich zu 70% auf die österreichisch-ungarischen und zu 30% auf die deutschen Verwaltungen.

**Die Annoncen-Firma Rudolf Mosse** hat bei Anlass ihres bereits erwähnten 25-jährigen Jubiläums eine Stiftung im Betrage von 100000 Mk. für ihre Angestellten begründet und jedem Beamten ihrer in- und ausländischen Filialen ein schön ausgestattetes Portefeuille mit einem Monatsgehalt als Erinnerungszeichen geschenkt.

### Preisausschreiben.

**Entwurf einer Kraft-Centrale im Ober-Elsass.** Die Fortschritte, welche in den letzten Jahren auf dem Gebiete der Kraftübertragung erzielt worden sind, haben den Anlass zu zahlreichen Projecten gegeben, welche sich besonders auf die Verwerthung und Fortleitung natürlicher Wasserkräfte beziehen.

Sowol in Betracht der zu erzielenden Ersparniss als auch der durch die Centralisirung bewirkten Vortheile, scheint jedoch der Nutzen nicht lediglich mittelst Wasserkräften erreichbar zu sein. Die Dampfmaschinen, namentlich durch Anwendung der mehrfachen Expansion, sind derart verbessert worden, dass der Dampfverbrauch pro Stundenpferd bei grösseren Maschinen in der Praxis nur noch 5—6 kg beträgt. Nun kann man aber für den mittleren Dampfverbrauch sämmtlicher Maschinen eines gewerblichen Ortes wie Mülhausen etwa 10 kg annehmen.

Die Ergebnisse der bis jetzt veranstalteten Kraftübertragungsversuche scheinen daher eine Ersparniss aus der Anlage eines Dampf-Central-Motors zu ermöglichen.

Die Industrielle Gesellschaft, welche die Forschungen auf dem Gebiete der Centralisation im Allgemeinen, sowol der Dampf- als auch der Wasser-Motoren, fördern möchte, bietet eine Ehrenmedaille und eine Summe von 2000 M. an für die beste, diese Frage betreffende Abhandlung, in Anwendung auf einen industriellen Ort des Ober-Elsasses.

Dieser Abhandlung muss ein möglichst ausführlicher Entwurf beigefügt sein; derselbe soll in die Einzelheiten der Construction der Motoren und der Vertheilung der Kraft eingehen, ferner die voraussichtlichen Ausgaben mit aller Genauigkeit veranschlagen und den Kostenpreis des Stundenpferdes durch das neue Vertheilungssystem im Vergleich zu den jetzigen Motoren aufstellen. Der Entwurf soll sich auf Erfahrungen stützen, die mittelst angewandter oder in Anwendung gewesener Anlagen gemacht worden sind. Es kann nur ein Theil des betreffenden Industrie-Ortes in Betracht genommen werden, die Anlage muss aber die Vertheilung von wenigstens 5000 P.S. vorsehen.

NB. Die durch sämmtliche Maschinen Mülhausens und der Umgegend gelieferte Kraft beträgt etwa 20000 P.S.

Für den Verwaltungsrath  
der Industriellen Gesellschaft,  
Der Präsident,  
*August Dollfus.*

Mülhausen (Elsass), im December 1891.

**Allgemeine Bedingungen, welche die Bewerber zu erfüllen haben.**

Auszug aus dem Preisprogramm  
der Industriellen Gesellschaft von Mülhausen.

Ausländer wie Inländer sind zur Preisbewerbung zugelassen. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes und des Ausschusses der Industriellen Gesellschaft sind allein ausgeschlossen.

Die Denkschriften, Zeichnungen, Belege und Muster sind durch ein vom Verfasser gewähltes Motto zu bezeichnen und *vor dem 15. Mai 1892* franco an den Präsidenten der Industriellen Gesellschaft zu senden, sammt einem versiegelten Couvert, in dem der genaue Name und die Adresse des Bewerbers angegeben sind.

Die Gesellschaft wird nur von den Namen derjenigen Bewerber Kenntniss nehmen, deren Arbeiten belohnt wurden; sie behält sich jedoch das Recht vor, das versiegelte Couvert dennoch zu öffnen, falls mehr Auskunft bei dem Verfasser eingeholt werden müsste.

Die Theilnahme an einer Preisbewerbung schliesst für den Bewerber die Verpflichtung in sich, die Entscheidung der Gesellschaft als