Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 17 (1901)

Heft: 13

Rubrik: Verbandswesen

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: 05.12.2025

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

lungen in Chur abgehalten werden. Von dieser Ansmeldung wird Vormerkung genommen.

(Fortfetung folgt.)

Verbandswesen.

Schweiz. Spenglermeister. Nach dem der Generalsversammlung des Verbandes schweizerischer Spenglermeister und Blechwarensabrikanten erstatteten Jahresbericht beträgt die Mitgliederzahl derzeit 723. Der Unsalversicherungs-Verband schweizer. Spenglermeister zählte laut Jahresbericht zu Beginn dieses Jahres 301 Mitglieder. Der Vorstand erledigte im Jahre 1900 433 Unsalvenzeigen und bezahlte dasür die Summe von Fr. 42,350.

Handwerker- und Gewerbeverein Baar. An der außersordentlichen Versammlung vom 16. Juni wurde als Präsident an Stelle des A. Gschwind, der seine Demission eingereicht hatte, Einwohnerrat Wettach, und als Vizespräsident an Stelle des H. Bey, der infolge Wegzug zu ersehen war, E. Dossenbach, Wagnermeister, und als Beisitzer H. Gallmann, Metzermeister, gewählt. Den abtretenden Vorstandsmitgliedern A. Gschwind und A. Wey wurde sür ihre Verdienste um den Verein der Dank zu Protokoll ausgesprochen.

Streif in Cherbres. Das vom Staastrat ernannte Schiedsgericht hat den Streif zwischen den Unternehmern und den Arbeitern auf folgende Weise entschieden: Der Arbeitstag ist auf zehn Stunden sestgesetzt. Die Löhne betragen für Mörtelträger 30 Rp., sür Handlanger und Erdarbeiter 40 Rp., für Steinsprenger 45 Rp., sür Maurer 50 Rp. und sür Schmiede und Steinsauer 55 Rp. per Stunde. Die Beschaffung des Handwertszeuges und dessen Instandhaltung sallen durchaus zu Lasten der Arbeitgeber, doch sind die Arbeiter sür das Wertzeug, das ihnen übergeben wurde, verantwortlich.

Neuban der mittleren Rheinbrücke in Kasel.

In Aussithrung des Großratsbeschlusses vom 25. April 1901 eröffnet das Baudepartement mit Ermächtigung des Regierungsrates eine allgemeine Konkurrenz zur Erlangung von Projekten, Berechnungen und Uebernahmsofferten für den Neubau der mittleren Rheinsbrücke und die Erstellung einer provisorischen Rheinsbrücke in Basel. Die Bedingungen lauten wie folgt:

1. Die Konkurrenzprojekte samt Beilagen sind, mit einem Motto oder Kennzeichen versehen, verschlossen, spätestens dis zum Abend des 14. Dezember 1901 an das Sekretariat des Baudepartements franko abzuliesern. Ein mit dem gleichen Motto oder Kennzeichen versehenes, verschlossenes Couvert soll den Namen des Verfasserstenthalten. Die Eröffnung dieses Couverts erfolgt bei den prämierten Projekten durch das Preisgericht.

2. Für die Beurteilung der Konkurrenzprosette ist ein Preisgericht von sieben Mitgliedern bestellt worden. Dasselbe besteht aus den Herren: Oberingenieur Rob. Moser in Zürich, Präsident; Ingen. Oberst E. Locher in Zürich; Ingenieur Dr. W. Kitter, Prosessor am eidg. Polytechnikum in Zürich; Ingenier Mehrtens, geh. Hofrat und Prosessor an der technischen Hochschule in Dresden; Architekt Rluntschli, Prosessor am eidgen. Polytechnikum in Zürch; Architekt Leonhard Friedrich in Basel; Staatsarchivar Dr. Kud. Wackernagel in Basel. — Die Preisrichter haben das Programm geprüft und gutgeheißen.

3. Zur Prämierung der Projekte wird dem Preise gericht eine Summe von 25,000 Fr. zur Verfügung gestellt, welche unter allen Umständen zur Verteilung gelangen soll.

4. Sämtliche Projekte werden nach erfolgter Prämierung 10—14 Tage lang öffentlich ausgestellt.

5. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum des Kantons Baselstadt; die nicht prämierten Entwürse werden den Herren Verfassern an die von ihnen bezeichnete Adresse kostenstei zurückgesandt.

zeichnete Adresse kostensrei zurückgesandt.
6. In Bezug auf die Bergebung und Aussührung der Arbeiten behält sich das Baudepartement bezw. der Regierungsrat freie Hand vor.

Das Bauprogramm lautet:

1. Neubau der definitiven Brücke. Die Situation der Brücke ist genau nach Plan gegeben, desgleichen die Höhenlage der Fahrbahn derselben an den beiden Widerlagern (Cote + 9,00). Steigungen auf der Brücke sind bis zu 2,5 Prozent gestattet. Die Gesamtlänge der Brücke zwischen den Widerlagern soll 192 m, die Breite der Brücke zwischen den Geländermitten 18 m betragen, davon sind 11 m auf die Fahrbahn und je 3,5 m auf die Trottoirs zu nehmen. Die Durchsahrt am rechten User soll 10,50 m Lichtweite und 3 m Lichthöhe erhalten. In der Mitte der Fahrbahn, symmetrisch zur Brückenage, ift die Anlage einer doppelgleifigen Strafenbahn von 1 m Spurweite und 2,50 m Axendistanz vorzusehen, die Schienen (System Haxmann) haben eine Höhe von 150 mm. Zur Besestigung der oberirdischen elektrischen Stromleitung sind Maste vorzusehen, deren Entsernung nicht mehr als 45 m betragen darf und an denen die Spanndrähte in 6,5 m Höhe über dem Trottoir befestigt werden sollen. Die Bugspannung in den Querdrähten beträgt 200 kg. Bur Anbringung von elettrischen Bogenlampen in 8 m Sohe über Trottvir sind ebenfalls Vorrichtungen zu treffen. In der Brücke ist der erforderliche Raum auszusparen für die Durchführung einer 300 mm weiten Waffer= leitung, einer 400 mm weiten Gasleitung und einer 450 mm weiten Telephonkabelleitung.

2. Provisorische Brücke. Die provisorische Brücke soll in der im Plan angegebenen Lage erstellt werden und soll zwischen den Geländern eine Breite von 12 m erhalten, wovon 8 m auf die Fahrbahn und je 2 m auf die Trottvirs entfallen. Die Fahrbahn der prosvisorischen Brücke soll auf Cote + 8,50 zu liegen kommen. Bezüglich der Straßenbahnanlagen gilt für die prosvisorische Brücke dasselbe, wie für die definitive Brücke, nur mit dem Unterschiede, das die Geleise auf die Seite der Fahrbahn flußabwärts zu liegen kommen.

Aus den allgemeinen Bemerkungen heben wir solgende Bestimmungen hervor: Die Versasser haben freie Hand bezüglich der Wahl des zu verwendenden Materials, und zwar sowohl bei der provisorischen als auch bei der desintiven Brücke. Bei der letzteren kann sowohl eine Steinkonstruktion als auch steinerner Unterbau mit eisernem Oberbau in Aussicht genommen werden.

Die Pfeiler der neuen Brücke und das linke Widerlager derselben sind in den Lettselsen zu sundieren und es ist für diese Objekte eine Fundamenttiese bis auf 14 m unter dem Nullpunkt in Aussicht zu nehmen.

Die Joche der provisorischen Brücke sind so weit ins Flußbett zu treiben, daß keine Unterwaschungen zu befürchten sind.

Der Baugrund besteht aus Lettfelsen, welcher gegen das linke Ufer zu Tage tritt, im übrigen Teil des Bettes befindet sich über dem Letten Kies mit eingesprengtem Ragelfluhselsen.

Für den Bau beider Brücken darf nur Material bester Qualität verwendet werden. Holz ist für Fahrsbahn und Trottvirs und als Konstruktionsteil ausgesschlossen, dagegen Holzpflasterung gestattet.