

**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:** 19.01.2026

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

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

(Fortsetzung folgt.)

## Verbandswesen.

**Schweiz. Spenglermeister.** Nach dem der Generalversammlung des Verbandes schweizerischer Spenglermeister und Blechwarenfabrikanten erstatteten Jahresbericht beträgt die Mitgliederzahl derzeit 723. Der Unfallversicherungs-Verband schweizer. Spenglermeister zählte laut Jahresbericht zu Beginn dieses Jahres 301 Mitglieder. Der Vorstand erlebte im Jahre 1900 433 Unfallsanzeigen und bezahlte dafür die Summe von Fr. 42,350.

**Handwerker- und Gewerbeverein Baar.** An der außerordentlichen Versammlung vom 16. Juni wurde als Präsident an Stelle des A. Gschwind, der seine Demission eingereicht hatte, Einwohnererrat Wettach, und als Vizepräsident an Stelle des H. Wey, der infolge Wegzug zu erlegen war, C. Dossenbach, Wagnermeister, und als Beisitzer H. Gallmann, Metzgermeister, gewählt. Den abtretenden Vorstandsmitgliedern A. Gschwind und A. Wey wurde für ihre Verdienste um den Verein der Dank zu Protokoll ausgesprochen.

**Streik in Cherbres.** Das vom Staatsrat ernannte Schiedsgericht hat den Streik zwischen den Unternehmern und den Arbeitern auf folgende Weise entschieden: Der Arbeitstag ist auf zehn Stunden festgesetzt. Die Löhne betragen für Mörtelträger 30 Rp., für Handlanger und Erdarbeiter 40 Rp., für Steinprenger 45 Rp., für Maurer 50 Rp. und für Schmiede und Steinhauer 55 Rp. per Stunde. Die Beschaffung des Handwerkszeuges und dessen Instandhaltung fallen durchaus zu Lasten der Arbeitgeber, doch sind die Arbeiter für das Werkzeug, das ihnen übergeben wurde, verantwortlich.

## Neubau der mittleren Rheinbrücke in Basel.

In Ausführung des Grobratsbeschlusses 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 Rheinbrücke und die Erstellung einer provisorischen Rheinbrücke in Basel. Die Bedingungen lauten wie folgt:

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

2. Für die Beurteilung der Konkurrenzprojekte 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. Ritter, Professor am eidg. Polytechnikum in Zürich; Ingenieur Mehrtenz, geh. Hofrat und Professor an der technischen Hochschule in Dresden; Architekt Bluntzli, Professor am eidgen. Polytechnikum in Zürich; Architekt Leonhard Friedrich in Basel; Staatsarchivar Dr. Rud. Wackernagel in Basel. — Die Preisrichter haben das Programm geprüft und gutgeheißen.

3. Zur Prämierung der Projekte wird dem Preisgericht 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 Entwürfe werden den Herren Verfassern an die von ihnen bezeichnete Adresse kostenfrei zurückgesandt.

6. In Bezug auf die Vergebung und Ausführung der Arbeiten behält sich das Baudepartement bzw. 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 Durchfahrt am rechten Ufer soll 10,50 m Lichtweite und 3 m Lichthöhe erhalten. In der Mitte der Fahrbahn, symmetrisch zur Brückenaxe, ist die Anlage einer doppelgleisigen Straßenbahn von 1 m Spurweite und 2,50 m Achsenabstand vorzusehen, die Schienen (System Haarmann) haben eine Höhe von 150 mm. Zur Befestigung der oberirdischen elektrischen Stromleitung sind Maste vorzusehen, deren Entfernung nicht mehr als 45 m betragen darf und an denen die Spanndrähte in 6,5 m Höhe über dem Trottoir befestigt werden sollen. Die Zugspannung in den Querdrahten beträgt 200 kg. Zur Anbringung von elektrischen Bogenlampen in 8 m Höhe über Trottoir sind ebenfalls Vorrichtungen zu treffen. In der Brücke ist der erforderliche Raum auszusparen für die Durchführung einer 300 mm weiten Wasserleitung, 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 Trottoirs entfallen. Die Fahrbahn der provisorischen Brücke soll auf Cote + 8,50 zu liegen kommen. Bezüglich der Straßenbahnanlagen gilt für die provisorische Brücke dasselbe, wie für die definitive Brücke, nur mit dem Unterschiede, daß die Geleise auf die Seite der Fahrbahn flussabwärts zu liegen kommen.

Aus den allgemeinen Bemerkungen heben wir folgende Bestimmungen hervor: Die Verfasser haben freie Hand bezüglich der Wahl des zu verwendenden Materials, und zwar sowohl bei der provisorischen als auch bei der definitiven 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 Lettfelsen zu fundieren und es ist für diese Objekte eine Fundamenttiefe bis auf 14 m unter dem Nullpunkt in Aussicht zu nehmen.

Die Sohle der provisorischen Brücke sind so weit ins Flussbett zu treiben, daß keine Unterwashingtonen 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 Nagelfluhsfelsen.

Für den Bau beider Brücken darf nur Material bester Qualität verwendet werden. Holz ist für Fahrbahn und Trottoirs und als Konstruktionssteil ausgeschlossen, dagegen Holzpflasterung gestattet.