

# Bau der Kornhausbrücke in Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **5 (1929)**

Heft 43

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-833483>

## **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.



# BAU DER KORNHAUSBRÜCKE IN ZÜRICH

Schon viele Jahre vor Baubeginn der Kornhausbrücke befaßten sich die städtischen Behörden sehr intensiv mit der Projektierung einer Fahrverbindung zwischen den Stadtkreisen 5 und 6 bzw. zwischen Limmatplatz und Nordstraße. Durch diese Verbindung wollte man eine rasche Verkehrsmöglichkeit zwischen den genannten Stadtkreisen und eine wesentliche Verkehrsentlastung des Walche- und Bahnhofplatzes schaffen. Durch das rege Drängen der interessierten Stadtkreise wurde zu einem öffentlichen Ideenwettbewerb geschritten. Von den



Der Bau der Kornhausbrücke erregt sich des lebhaften Interesses der gesamten Bevölkerung

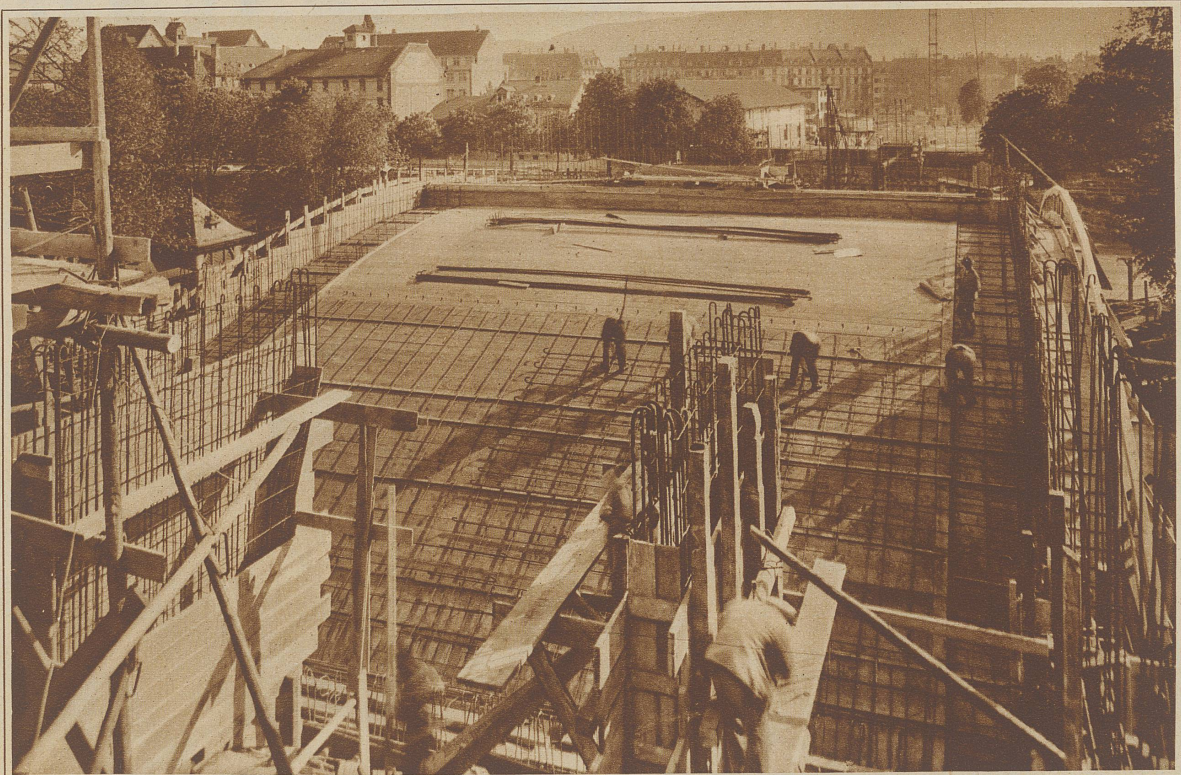


Ein Hamburger Zimmermann auf luftiger Höhe

Die Kornhausbrücke zeigt als Resultat die Vergebung sämtlicher Bauarbeiten an die Hoch- und Tiefbauunternehmung A.-G. Heintr. Hatt-Haller.

Die Kornhausbrücke ist die erste Straßen-Hochbrücke in Zürich. Ihre Länge beträgt 314 m bei 18 m normaler Breite, d. h. mit einer durchgehend 11 m breiten Fahrbahn und auf jeder Seite 3,5 m breite Gehwege.

Für die Bauausführung wurde von der Unternehmung als modernste Bauinstallation ein über die ganze Baustelle



Verlegen der Armierungseisen im Gewölbe über die Limmat. 52,5 Meter Spannweite. Eine Gelenkklammer im Scheitel ist bereits betoniert

eingesandten Projekten wurde dasjenige des Ingenieurbureaus Rathgeb in Verbindung mit den Architekten Winawer & Giomini in wirtschaftlicher und technischer Hinsicht als für die

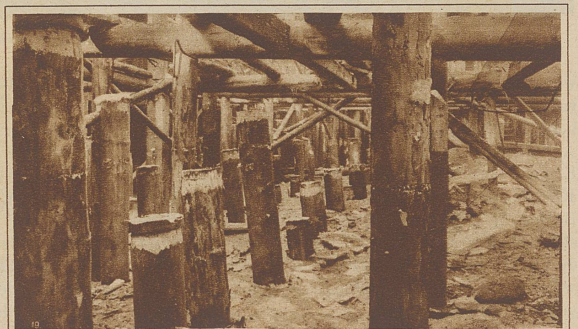
Ausführung am zweckmäßigsten erachtet. Die darauf folgende öffentliche Ausschrei-

gespanter Kabelkran erstellt. Mit dieser Luftseilbahn können sämtliche Längs- und Höhentransporte für das gesamte Baumaterial durchgeführt

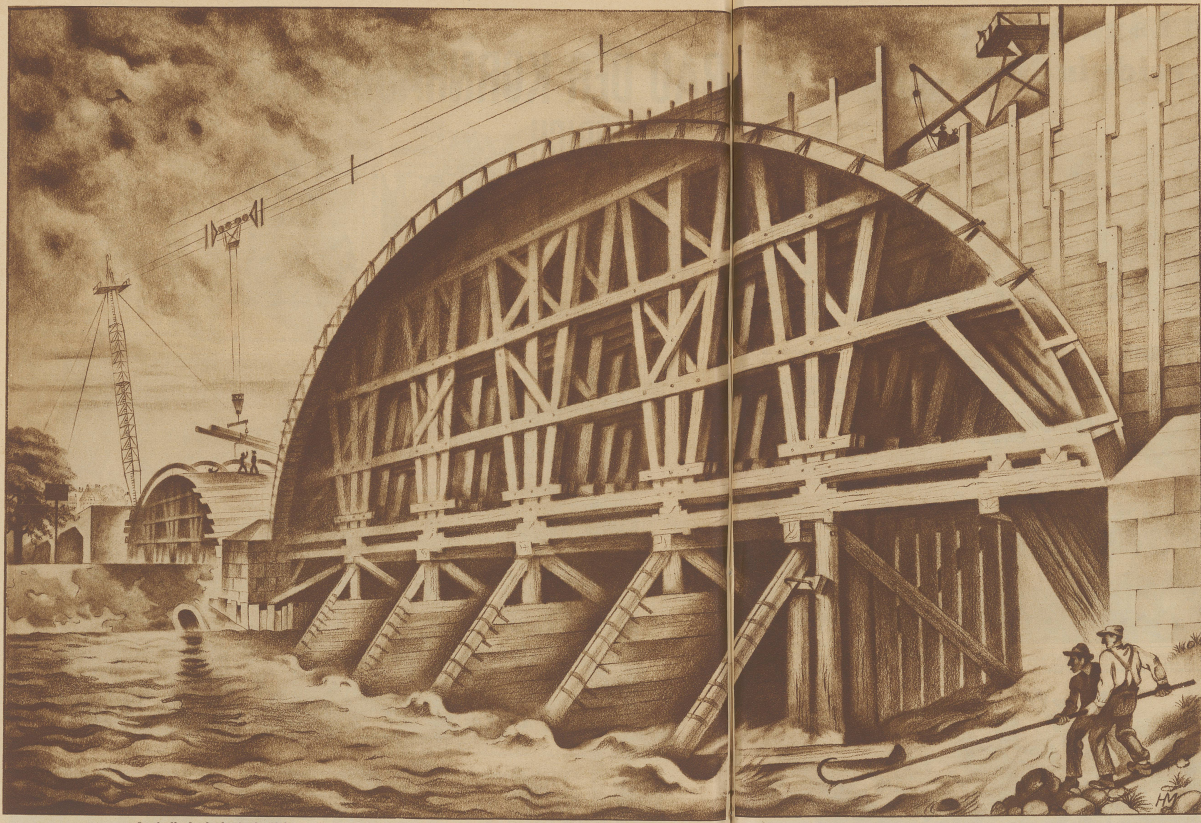


Das widerspenstige Armierungseisen

Bild rechts: Fundamentgrube innerhalb einer Spundwand für den Kanaldämpfer. Rammen des Pfahlrostes. 140 Stück Reibungspfähle, 6-9 Meter lang. Baugrund: weicher, gelber Lehm







Bau der Kornhausbrücke: Stand im Herbst 1929 (Spezialzeichnung für die Zürcher Illustrierte von H. Markwälder)

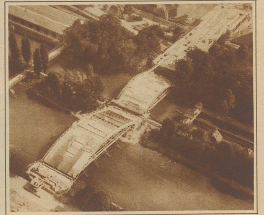
werden. Der Kabelkran hat zudem eine Spannweite von 370 m. Das Tragkabel wird durch 2 je 30 m hohe Gittermasten getragen, die allseitig an riesigen Ankerklötzen verankert sind. Die Tragkraft des Kranes beträgt 400 kg und vermag täglich über 400 000 kg Baumaterialien zu transportieren. Die Bodenung erfolgt von einem unterhalb der Baustelle liegenden Fährkanal. Der Führer erhält durch elektro-optische Signale die Transportbefehle, welche von jedem Arbeitspunkte der Brücke abgegeben werden können.

Mit den Bauarbeiten wurde Anfang August letzten Jahres am rechten Brückenkopfe begonnen. Ende Oktober konnte der Kabelkran in Betrieb genommen werden und damit war der Zeitpunkt zur Inangriffnahme der schwierigsten Arbeit der Brückengießerfundamenten gekommen. Sämtliche 3 Strompfeiler wurden in offener Baugrube innerhalb eiserner Spundwände ausgehoben und betoniert und konnten ohne jeglichen Zwischenfall trotz der großen Kälteperiode in denkbar kürzester Zeit fertiggestellt werden, dank der vorzüglichen Installation und Bau-

organisation. Die Pfeiler des Hauptbogens über der Limmat mußten auf dicke Pfahlroste fundiert werden, da der bestehende Boden allein zu wenig tragfähig war. Heute ist die Brücke im Rohbau von der Nordstraße bis zur Limmat fertiggestellt. Alle drei Bögen sind betoniert und die zwei größten über Kanal und Limmat bereits ausgerüstet. In raschem Tempo wird die Fährbahn über die Bögen gespannt, so daß es möglich sein wird, bereits Ende dieses Jahres die ganze Brücke wenigstens im Rohbau fertigzustellen.

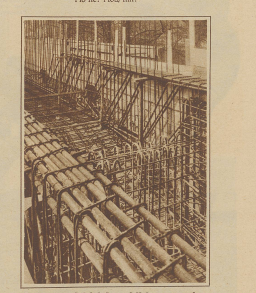


Seite frischer Anstrich



Fliegerbild der gesamten Baustelle

Gleichzeitig mit der Brückenbauarbeiten werden auch die Zufahrtsstraßen erstellt, die auf der rechten Brückenseite nahezu fertig sind. Heute wird mit großer Kraft der Limmatplatte mit der zur Brücke ansteigenden Rampe nach neuesten verkehrstechnischen Prinzipien umgegangen. Schon im nächsten Frühjahr wird es dem städtischen Tiefbauamt möglich sein, dem Zürcher Volk das langersehnte Bauwerk als öffentlichen Verkehrsweg feierlich zu übergeben.



Ho! Ho! Ho! hier!

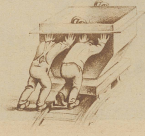


Bild rechts: Die Zimmerleute bei der Arbeit am Lehrgerüst



Bild links: Schwerarbeiter

Armierung und Fährbahn und Kullenträger: Stützpunkt zwischen Wasserwerkstraße und S. B. S.