

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 erfreut sich des lebhaften Interesses der gesamten Bevölkerung

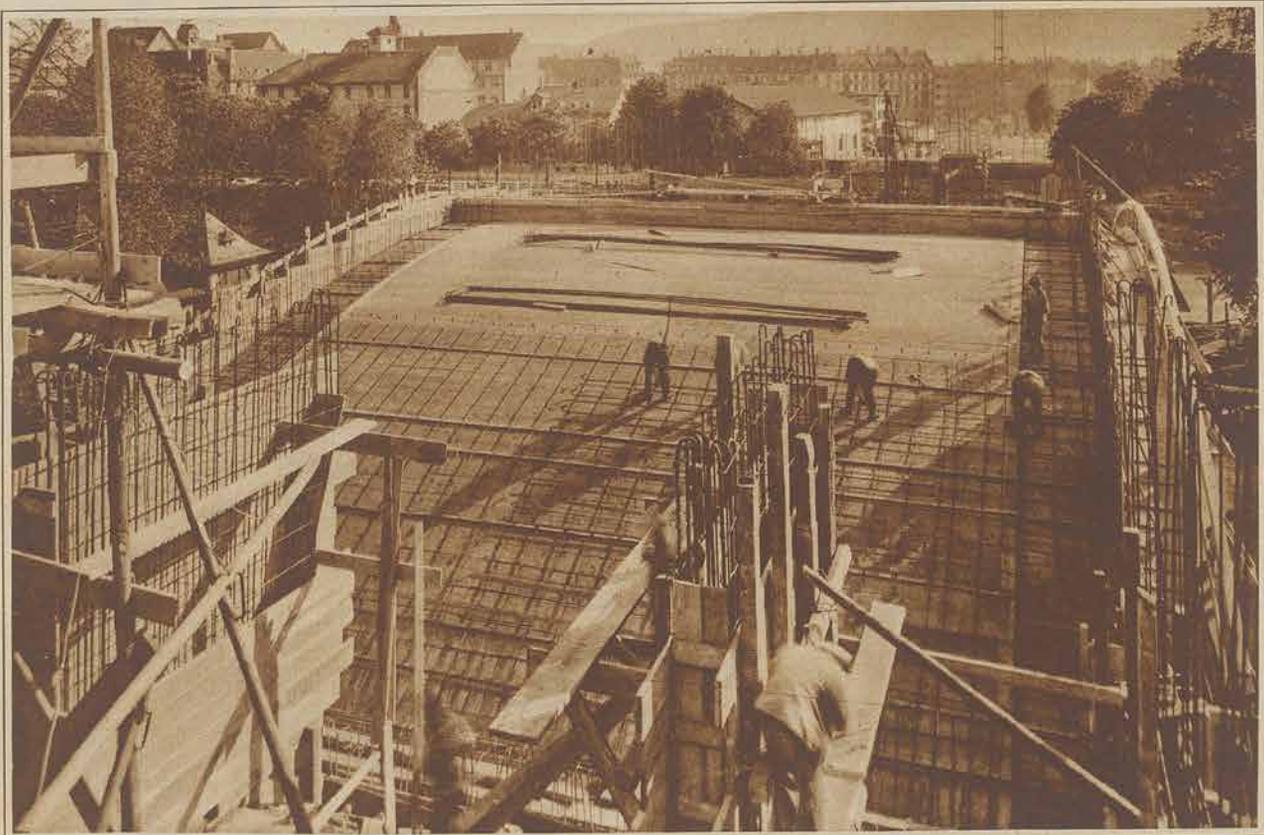


Ein Hamburger Zimmermann auf luftiger Höhe

lung der Brückenbauarbeiten zeigte als Resultat die Vergebung sämtlicher Bauarbeiten an die Hoch- und Tiefbauunternehmung A.-G. Heinr. 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 Gelenklamelle im Scheitel ist bereits betonierte

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

Ausführung am zweckmäßigsten erachtet. Die darauf folgende öffentliche Ausschrei-

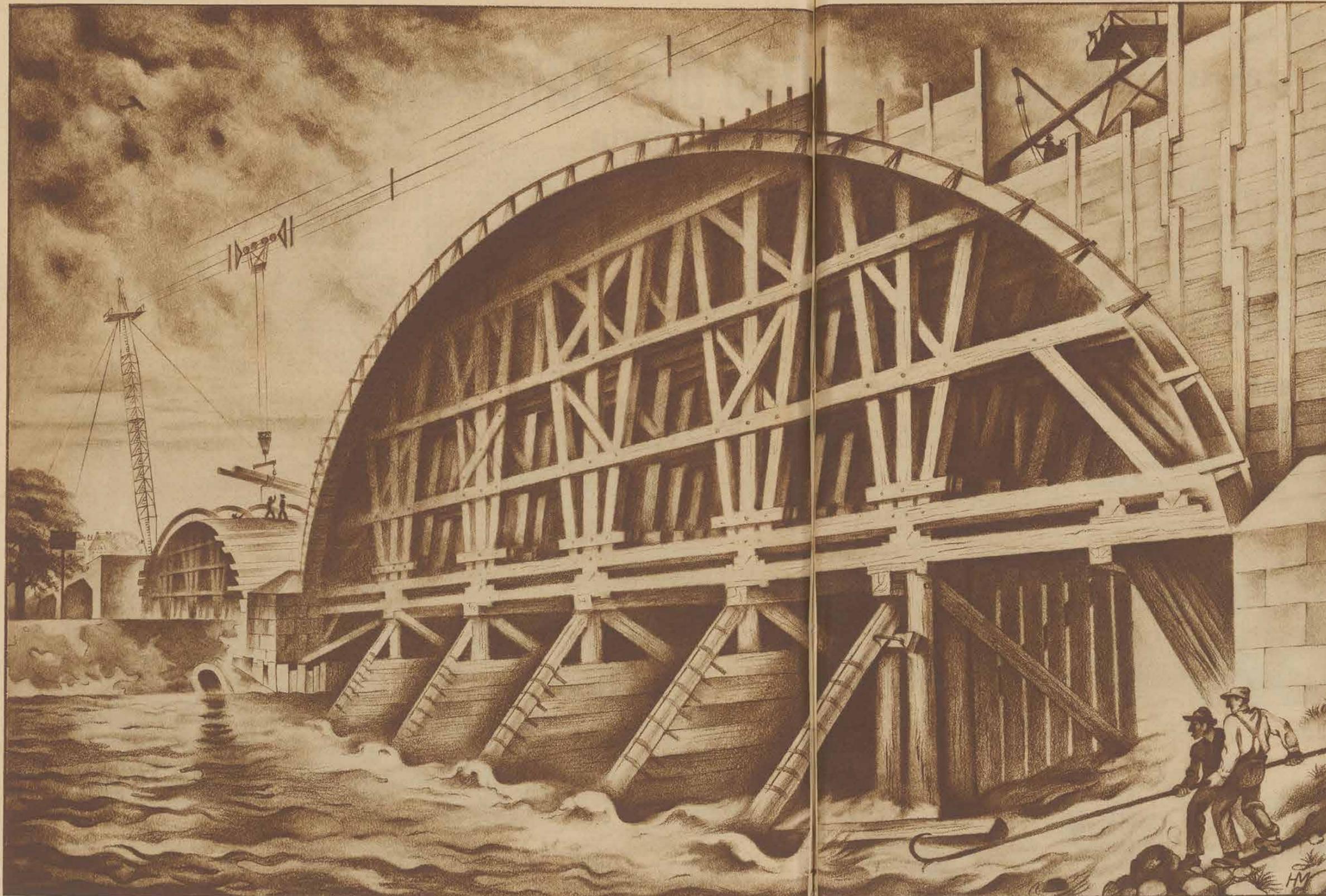
gespannter Kabelkran erstellt. Mit dieser Luftseilbahn können sämtliche Längs- und Höhen Transporte für das gesamte Baumaterial durchgeführt



Das widerspenstige Armierungseisen

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





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

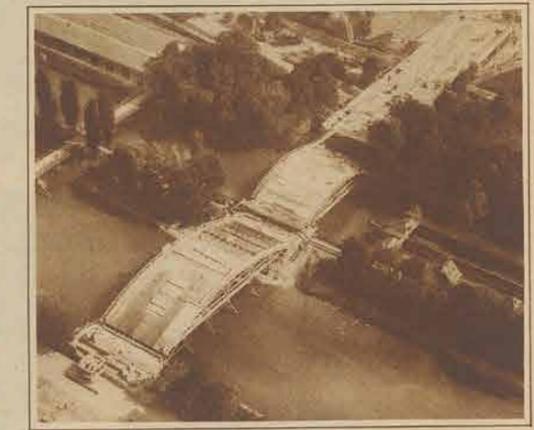
werden. Der Kabelkran hat zudem eine Spannweite von 370 m. Das Tragkabel wird durch 2 je 30 m hohe Gittermasten getragen, die allseitig an riesigen Ankerklötzen verspannt sind. Die Tragkraft des Kranen beträgt 4000 kg und vermag täglich über 400 000 kg Baumaterialien zu transportieren. Die Bedienung erfolgt von einem außerhalb der Baustelle liegenden Führerhaus. Der Führer erhält durch elektro-optische Signale die Transportbefehle, welche von jedem Arbeitspunkte der Brücke abgegeben werden können.

Mit den Bauarbeiten wurde anfangs 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 Brückenpfeilerfundationen 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 dichte 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 Fahrbahn über die Bögen gespannt, so daß es möglich sein wird, bereits Ende dieses Jahres die ganze Brücke wenigstens im Rohbau fertigzustellen.



Stets frischer Anstich



Fliegerbild der gesamten Bauanlage



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

Ho he! Holz hin!

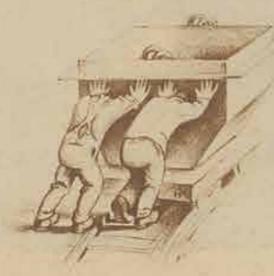
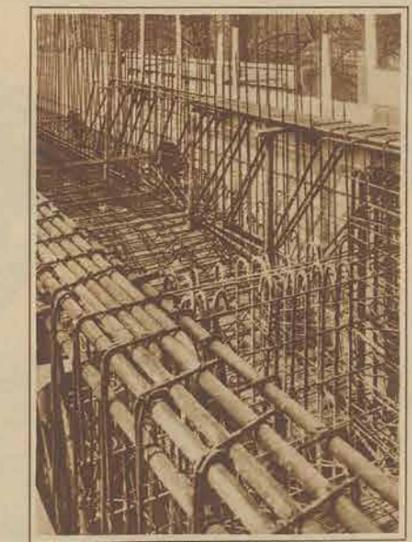


Bild rechts: Die Zimmerleute bei der Arbeit am Lehrgerüst



Bild links: Schwerarbeiter



Armierung und Fahrbahn und Kulissenräger. Stützpunkt zwischen Wasserwerkstraße und S. B. B.