

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 5 (1929)  
**Heft:** 43

**Artikel:** Bau der Kornhausbrücke in Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-833483>

#### **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:** 21.02.2026

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

# 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 Stadtbezirken 5 und 6 bzw. zwischen Limmatplatz und Nordstrasse. Durch diese Verbindung wollte man eine rasche Verkehrsmöglichkeit zwischen den genannten Stadtbezirken und eine wesentliche Verkehrsentlastung des Waisen- und Bahnhofplatzes schaffen. Durch das rege Drängen der interessierten Stadtbezirke wurde zu einem öffentlichen Ideenwettbewerb geschritten. Von den



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

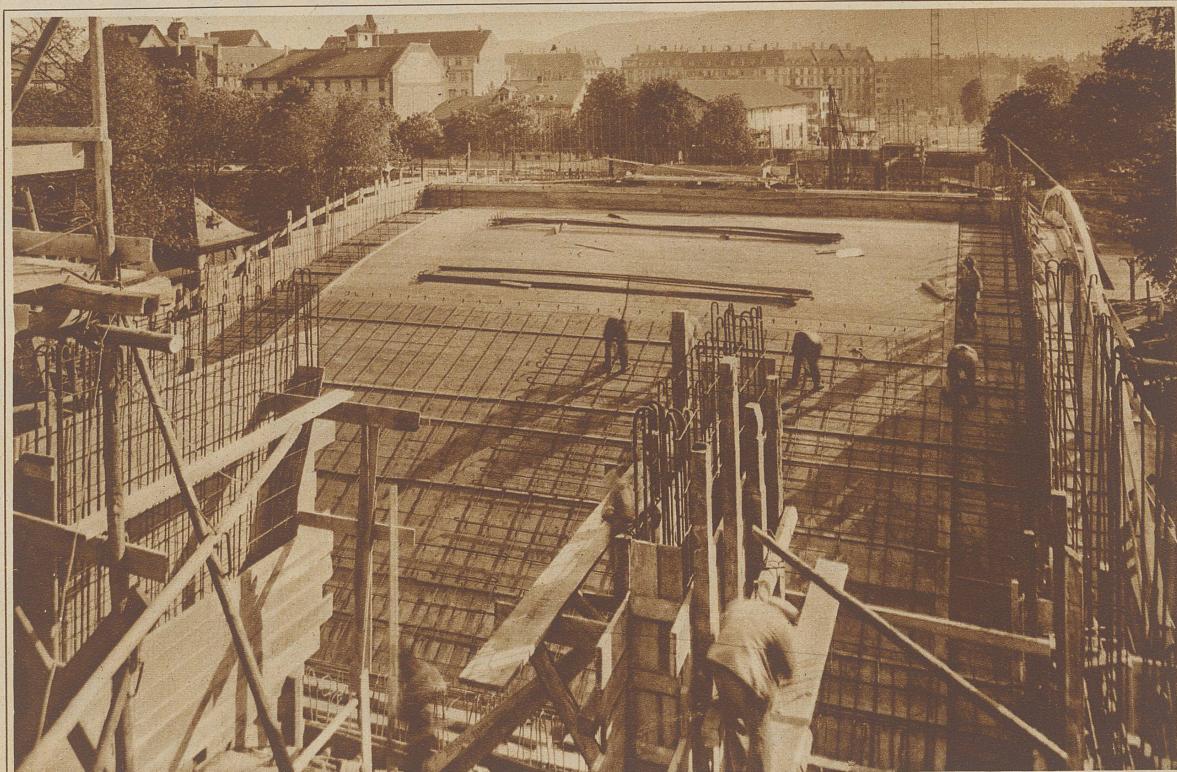


Ein Hamburger Zimmermann auf luftiger Höhe

bung der Brückenbauarbeiten zeigte als Resultat die Vergabe 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 Gelenkklamelle im Scheitel ist bereits betoniert

eingesandten Projekten wurde dasjenige des Ingenieurbureaus Rathgeb in Verbindung mit den Architekten Winaver & Giumini 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 Kanaldammstiel. Rammen der Pfahlrostes

140 Stück Reibungspfähle, 0=9 Meter lang. Baugrund: weißer, 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 Gittermäste 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 Arbeitspunkt der Brücke abgegeben werden können.

Mit den Bauarbeiten wurde anfangs August letzten Jahres am rechten Brückenkopf begonnen. Ende Oktober konnte der Kabelkran in Betrieb genommen werden und damit war der Zeitpunkt zur Inangriffnahme der schwierigsten Arbeit der Brückeneinführung gekommen. Sämtliche 3 Strompfeiler wurden in offener Baugrube innerhalb einer Spundwand 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 Pfahlrostfunde verankert 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.

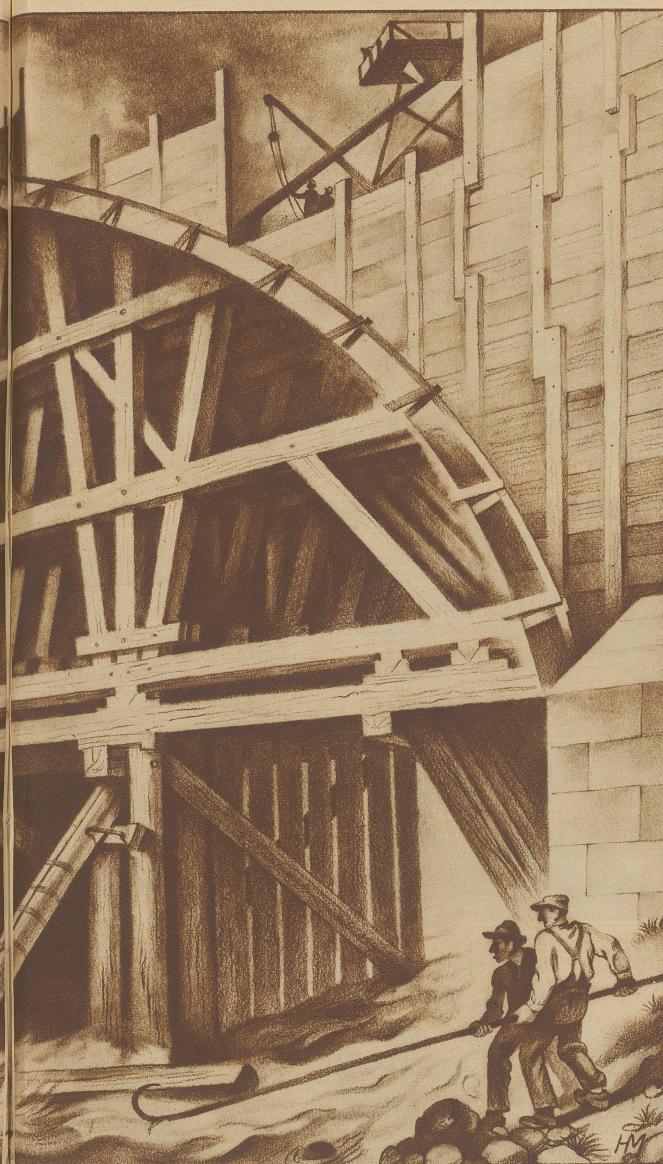
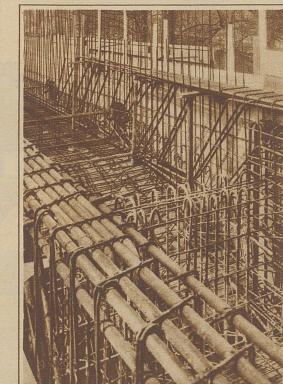


Bild rechts:  
Die Zimmerleute  
bei der Arbeit am  
Lehrgerüst



Bild links:  
Schwerarbeiter



Armierung und Fahrbahn und Kulissenträger. Stützpunkt zwischen Wasserwerkstrasse und S. B. B.



Stets frischer Anstrich



Fliegerbild der gesamten Bauanlage



Ho he! Holz hin!



Stets frischer Anstrich

Gleichzeitig mit der Brücke 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 Zürcher Volk das langsehnte Bauwerk als öffentlichen Verkehrsweg feierlich zu übergeben.