

Die neue Münsterbrücke in Zürich, wie sie ist, und eine Idee, wie sie hätte werden können

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **3 (1839)**

Heft 8

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5554>

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.

Die neue Münsterbrücke in Zürich, wie sie ist, und eine Idee, wie sie hätte werden können.

Das Bedürfniß einer zweiten fahrbaren Brücke über die Limmat in der Stadt Zürich wurde schon seit vielen Jahren empfunden, bis endlich vor circa 12 Jahren das Projekt dahin gedieh, daß mehrere Pläne zu einer Brücke von der Meisenzunft bis unter dem Helmhaus, die eine von Stein, die andere von Holz, projektirt und dem Stadtrath eingereicht wurden.

Wenn damals keine schicklichere Localität ohne große Schwierigkeit für eine solche Brücke aufgefunden werden konnte, so läßt sich dieß wohl begreifen, da von neuen Straßen, Quais, Postgebäude und andern Projekten keine Rede war, und die Stadt zu solchen neuen Anlagen nicht Land genug hatte; aber seit den Jahren 1831 und 1832, wo der kaufmännische Directorialfond getheilt, und ein Theil zu einer neuen steinernen Brücke, einem Quai und einer Kornhalle, einem Kaufhaus und einer Straße bestimmt wurde, wo ein Projekt das andere aufrief, dieselben als Bedürfniß anerkannt und deswegen zur Ausführung bestimmt wurden, wo der Staats-Werthof und das Alumnat aufgehoben, diese also für ein Brücken-Projekt nicht mehr hinderlich seyn konnten, wo es an Unterstützung zur Ausführung eines guten Projekts nicht fehlte, und die frühere Mangelhaftigkeit der Kosten keine Besorgniß mehr erregte — da war es natürlich, daß auch andere Brückenprojekte mit verschiedenartigen Ansichten zu Tage gefördert wurden, die besonders die Localität der Brücke zu einem Streit erhoben. Die Einen wollten sie bei Ausmündung des Sees in die Limmat, die Andern nach dem erstern Projekte, und die Dritten oben an dem Kornhaus auf den Sonnenplatz haben. Endlich entschied man sich für das erste Projekt bei dem Sunsthaus zur Meise, und dieses wurde zur Ausführung bestimmt.

Wenn man nun, nachdem diese Brücke ausgeführt ist, die Gewölbverlängerung über den Fröschengraben, die neue Poststraße, das neue Postgebäude, das neue Gebäude im Tiefenhof, den neuen Gasthof und alle die neuen und erneuerten Gebäude an der Poststraße betrachtet und dieselben auf den geometrischen Plan der Stadt versetzt, so muß jedem Unbefangenen gleichwohl klar erscheinen, daß mit allen diesen Kosten die Brücke oberhalb des Kornhauses besser, zweckmäßiger und großartiger angebracht worden wäre, welches wir in dem Situationsplane der Münsterbrücke und des Postgebäudes, Tafel XVIII, wo dieses Projekt mit dem ausgeführten Plane angegeben ist, vergleichend dargestellt haben.

Nach diesem Plane stelle man sich vor, die Thalackerstraße durch den Tiefenhofgarten bis zu dem Cappelerhof verlängert, von da in einem offenen Winkel, der Kappelergasse nach, in Mitte zwischen Herrn Stricklers Haus und dem Fraumünsteramtsgebäude, über eine Brücke bis auf den Sonnenplatz in schnurgerader Linie gebracht, und an dieser Straße dann das Postgebäude südlich, wie jetzt nördlich, also auch in dieser Beziehung besser, angebracht. Weder die Fraumünsterkirche noch das Helmhaus wären diesem Straßenzuge hinderlich; die Anfahrten auf beiden Seiten und die Ausmündungen von der Brücke auf alle Seiten wären leichter geworden; ein schöner gevierter Platz für den Neumarkt wäre gewonnen; die Straße wäre bis an die Schanzengraben-Brücke in gerader Linie verlängert — genug, Straße, Postgebäude und Brücke hätten den Zweck besser und schöner erreicht, als gegenwärtig, und wir sind überzeugt, daß die Gründe,

die Brücke an der gegenwärtigen Stelle und nicht oberhalb des Kornhauses anzulegen, keineswegs überwiegend haben seyn können, um nicht dem letztern Projekte den Vorzug zu geben. — Die Nachwelt wird darüber ein richtigeres Urtheil fällen! —

Baubeschreibung und Construction der neuen Münsterbrücke in Zürich.

(Vom Architect Herrn Conrad Stadler in Zürich.)*

Der Ingenieur, Herr Negrelli, damals Straßen-Inspector von St. Gallen, wurde vom kaufmännischen Vereine in Zürich berufen, einen Plan des schon gefaßten Projekts zu entwerfen, welcher dann gutgeheißen und zur Ausführung bestimmt, Herrn Negrelli aber die Leitung übertragen wurde.

Dieser Plan, ähnlich dem frühern, enthielt zwischen dem Helmhaus und dem Kornhaus 4 Bogen von 49' Spannweite auf 3 Mittelpfeiler von 8' Dicke. Die Sprengung der Bogen wurde zu 7' Höhe bestimmt. Die Pfeiler bekamen einen doppelten Sockel, je zu 6'' Vorsprung, so daß die Pfeiler unten 10' Breite hatten. Die ganze Brückenbreite wurde zu 33' bestimmt, die in einer Fahrbahn von 20' und den beiden Trottoirs zu 6' eingetheilt war. Die Pfeiler wurden nur bis an die Bogenansätze aufgeführt, mit einem umlaufenden Bande geschmückt, und mit einer abgerundeten Deckplatte bedeckt.

Neben diesen 4 Bogen wurde ein fünfter kleinerer bei dem Kornhause für den Abfluß des Wassers unter demselben, und ein sechster als Fortsetzung des Helmhausgewölbes angebracht, letzterer aber später bei der Ausführung ausgelassen, indem obiges Gewölbe durch den obern Quai unnütz und demnach ausgefüllt wurde.

Die Anfahrt vom Helmhause wurde als Verlängerung des untern neuen Quais in runder Abbiegung an die Brücke angeschlossen, und diese Anfahrt in sanftem Gefäll von 4 % mit den zulaufenden Straßen vereint. Auf der entgegengesetzten Seite zeigte diese Anfahrt mehr Schwierigkeit, indem das 6' tiefer liegende Gebäude zur Meise, der Münsterplatz und die Zufahrt zum Kornhause ein stärkeres Gefäll von 5 % erforderte. Das Gewölbe unter dieser Anfahrt wurde bis an das Kornhaus angeschlossen, und zwar so, daß es trompeförmig die beiden Kornhausgewölbe aufnahm.

*) Im V. Hefte des III. Bandes unserer Zeitschrift haben wir, bei Gelegenheit der Einweihung der neuen Münsterbrücke, bereits auf diese Baubeschreibung hingewiesen, welche der verehrte Herr Verfasser, als einer der Uebernehmer dieses Baues, lediglich wegen zu überhäufeter Berufsgeschäfte, erst jetzt liefern konnte, nachdem derselbe schon im Januar d. J. in der Versammlung der schweiz. Ingenieure und Architekten in Luzern eine höchst interessante Beschreibung des Baues ertheilt hatte. Wir glauben mit derselben, wie sie aus der Feder des erfahrenen Herrn Verfassers selbst geflossen ist, unsern Lesern einen um so größern Dienst zu erweisen, da mehrere, von dem gewöhnlichen Brückenbau abweichende, sehr interessante Constructionen hierin mit großer Sachkenntniß beschrieben werden. Anmerk. des Herausgebers.