

*Strecke ZH 425
Abschnitt 1
Landeskarte* *Bülach - Oberglatt; Zürichweg
Rümlang; Glattbrücke 1767
1071*

GESCHICHTE *Stand Februar 1999 / DW, do*

Nach einem Aquarell von 1562/76, das auch Wege und Landstrassen mit Längenangaben wiedergibt, sind die untere Brücke und der obere Steg (ZH 426) in Oberglatt mit Häusern und Wegen wiedergegeben (In: NEUE CHRONIK OBERGLATT: 1/7). Die Verbindung der beiden Flussufer auf der Strecke ZH 425 wurde durch die untere Brücke hergestellt, damals eine offene Holzbrücke mit zwei Pfahljochen und bohlenbelegter Fahrbahn. Davon heisst es 1586 in einem Verzeichnis der "Beschwerden, die sie jerlich lyden müsënd": "ein Bruggen, über die glathh, dazu müsënd sy das Holz kauffen".

1767 erstellte der Baumeister Johannes Grubenmann, Bruder und Mitarbeiter des berühmten Hans Ulrich Grubenmann, eine neue gedeckte Holzbrücke. "Die Kosten beliefen sich auf 800 fl. [Kaufwert einer Kuh etwa 100 fl.] und wurden nach einem Jahr Probezeit mit bester Zufriedenheit und 40 fl. Trinkgeld ausbezahlt" (DIENER 1863: 305, 306).

GELÄNDE *Aufnahme 29. Mai 1998 / do*

Die 1926 im Hängewerk mit Stahlstangen verstärkte und 1949/50 renovierte und versetzte Glattbrücke befindet sich heute abseits des Durchgangsverkehrs, aber in stark verstellter Umgebung, südöstlich von Rümlang an einer Zubringerstrasse zum Flughafen Kloten. Ihre Auflager wurden bei der Versetzung neu erstellt und bestehen aus Beton.

Es handelt sich bei Johannes Grubenmanns Glattbrücke von 1767 wahrscheinlich um die älteste bestehende Brücke im Kanton Zürich, deren Baudatum bekannt ist. Sicher ist sie die älteste bestehende Holzbrücke des Kantons. Ausserdem ist es die älteste und grösste bestehende Brücke, die einem der beiden Brüder Grubenmann zugeschrieben werden kann, und eines der wenigen authentischen Zeugnisse ihrer Bautätigkeit.

„Ihre Konstruktion ist deswegen von besonderem Interesse, weil Johannes Grubenmann hier zum erstmal als Tragkonstruktion ein sechsseitiges Stabpolygon aus eichenen, an jeder Hängesäule gestossenen Streben verwendet hat, verstärkt durch ein Fachwerk mit Druckstreben, das, wie alle anderen Konstruktionsteile, aus Tannenholz gezimmert ist.“ (FIETZ 1943: 107) Dieses Stabpolygon besteht aus drei übereinander angeordneten Balken und ist als durchlaufendes Kreissegment gestaltet, sodass sich der Anschein ergibt, als bestehe das Haupttragwerk der Brücke aus Bogenträgern (vgl. Abb. 3), wie es Hans Ulrich Grubenmann kurz zuvor 1764–66 an der Limmatbrücke von Wettingen verwirklicht hatte.

(Zur technischen Dokumentation des Bauwerks vgl. auch BLASER 1982: 71–73, STADELMANN 1990: 67f.; zum Stellenwert der konstruktiven Überlagerung von Stabbogen und

*Ansicht der vollständig verschalteten
„Hüslibrugg“. Blickrichtung Nord.
Abb. 1 (do, 29. 5. 1998)*

Versteifungsfachwerk in der Entwicklung des Holzbrückenbaus vgl. DUBAS 1983: 687f., zum Bogentragwerk ebd. 689f.)



*Ein weit vorgezogener Walm schützt die
exponierte Zufahrtsseite. Störend sind
die Heimatstil-Brüstungsmauern, die
Reflektorstreifen und, im Hintergrund
sichtbar, die beidseitigen Portalrahmen
für die Höhenkontrolle. Blickrichtung
West.
Abb. 2 (do, 29. 5. 1998)*



*Im Innern der Brücke wird Grubenmanns
Stabbogenkonstruktion von einem
Fachwerk überlagert, welches das
Tragwerk versteift. Blickrichtung
Nordwest.
Abb. 3 (do, 29. 5. 1998)*



*Die Untersicht zeigt die doppelten Querträger des Hängewerks und die dicht gescharten, krummholzigen Längsträger, welche die Bohlenlage der Fahrbahn tragen. Blickrichtung Ost.
Abb. 4 (do, 29. 5. 1998)*



Das hohe Baualter der Brücke, ihre Seltenheit in einer Landesgegend, wo die meisten hölzernen Grossbrücken in den Kämpfen von 1799 zerstört wurden, ihre formal ungewöhnliche Konstruktion und ihre Bedeutung als authentisches Bauwerk des Bruders und wichtigsten Mitarbeiters von Hans Ulrich Grubenmann begründen die Einstufung als Objekt von nationaler Bedeutung.

— Ende des Beschriebs —