

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 22

PDF erstellt am: **27.04.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die ersten interstaatlichen Brücken zwischen New York und New Jersey (mit Tafeln 14 und 15). — Siedelung „Sonnenhalde“ Zürich-Leimbach. — Zum Umbau des Bubenbergsplatzes in Bern. — Mitteilungen: 300 PS Diesellokomotive mit Flüssigkeitskupplung. Betonstrassen in der Schweiz. Eidgenössische Technische Hoch-

schule. Der Schweizerische Elektrotechnische Verein. Schweizerische Gesellschaft zum Studium der Ersatz-Brennstoffe. Der Bund Schweizer Architekten BSA. Das Planetarium in Mailand. — Literatur: Hilfstafeln zur Bearbeitung von Meliorations-Entwürfen. — Handbuch der Landmaschinentechnik. — Mitteilungen der Vereine.

Band 95

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 22

## Die ersten interstaatlichen Brücken zwischen New York und New Jersey.

Von Ing. O. H. AMMANN, Chief Engineer of Bridges, The Port of New York Authority.

Hierzu Tafeln 14 und 15

[Der Verfasser ist unser geschätzter Schweizer Kollege und Vertreter der G. E. P. für Nordamerika. Red.]

Von den ausgedehnten, im Studium oder in Ausführung begriffenen Projekten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Umgebung der grossen Metropole New York lenken gegenwärtig vier grosse Brücken über die Gewässer zwischen den Staaten New York und New Jersey besondere Aufmerksamkeit auf sich, einerseits wegen der bahnbrechenden Art und Weise, in der diese Projekte durch die New Yorker Hafenbehörde — The Port of New York Authority — finanziert worden sind, andererseits wegen der aussergewöhnlichen Abmessungen der Brücken. Die Gesamtkosten dieser Bauten belaufen sich auf ungefähr 100 Mill. Dollars. Zwei dieser Brücken sind bereits dem Verkehr übergeben, der Bau der weitem zwei ist in vollem Gange.

Die beiden vollendeten Brücken (1 und 2 im Plan Abb. 1) verbinden New Jersey mit Staten Island über den Arthur Kill. Die südlich gelegene Brücke wurde „Outerbridge Crossing“ benannt zu Ehren des ersten Vorsitzenden der New Yorker Hafenbehörde. Sie führt von Perth Amboy in New Jersey nach Tottenville im südlichen Zipfel von Staten Island. Die zweite Brücke verbindet die Stadt Elizabeth in New Jersey mit dem nordwestlichen Teil Staten Islands. Sie ist unter dem Namen „Goethals Bridge“ bekannt, zu Ehren des verstorbenen Ingenieurs George

Washington Goethals, Erbauer des Panama-Kanals und erster beratender Ingenieur der Hafenbehörde.

Die dritte Brücke (3 in Abb. 1) wird Bayonne in New Jersey mit Port Richmond in Staten Island verbinden, den Kill van Kull mit einem mächtigen 511 m langen Bogen überspannend. Mit dem Bau dieser Brücke wurde im Sommer 1928 begonnen, und gemäss Bauprogramm soll sie im Jahr 1932 dem Verkehr übergeben werden.

Die vierte und bei weitem grösste der vier Brücken (4 in Abb. 1) wird den Hudson River im nördlichen Teil der Insel Manhattan überspannen. Der Bau dieser Brücke begann im Sommer 1927, und wenn der Gang der weiteren Arbeiten im bisherigen Tempo verläuft, wird ein Teil der Fahrbahn, wie vorausgesehen, im Jahre 1932 dem Verkehr übergeben werden können.

Alle vier Brücken sollen hauptsächlich dem Strassenverkehr dienen, der in den letzten 15 Jahren durch das Aufkommen des Automobils so gewaltig zugenommen hat, dass er allein diese grossen Kapitalanlagen wirtschaftlich rechtfertigen kann.

\*

*Geographische Merkmale von Gross-New York.* Ein Blick auf die Karte von New York und Umgebung, und ein flüchtiges Studium der geographischen Verhältnisse zeigen die grundlegende Notwendigkeit dieser zwischenstaatlichen Verbindungen. Ihre Wichtigkeit im Verkehrssystem ist nicht geringer als die der andern Bauten, die die verschiedenen, durch Flüsse und Meeresarme getrennten Teile der Grosstadt verbinden.

Von den verschiedenen Kreisen, die zusammen die Stadt New York bilden, ist Manhattan der bedeutendste. Manhattan hat eine verhältnismässig hohe Bevölkerungsdichte und bildet zugleich ein grosses Handels- und Industriezentrum. Im Westen ist die Insel durch die breite Fläche des Hudson River vom Festlande getrennt, während sich im Osten und Norden East River und Harlem River zwischen die Landmassen schieben. Die geringere Breite dieser beiden letzten Flüsse bietet der Verbindung der getrennten Landteile weniger Schwierigkeiten. Von weiterer Bedeutung ist auch der Umstand, dass sie nicht, wie der Hudson River, Staatsgrenzen bilden. Diese geographischen und politischen Verhältnisse erklären es, weshalb die wachsende Grosstadt vorerst weiteren Raum im Osten und Norden der Insel Manhattan suchte und Verkehrsverbindungen nach Osten ausbaute, während die Verbesserung der Verkehrswege nach New Jersey weniger Beachtung fand.

Die Entwicklung der Bevölkerungsdichte westlich des Hudson River nahm trotzdem in solchem Masse zu, dass Pläne für feste Verbindungen der beiden Staaten grösseres Interesse gewannen. Zudem forderte der stetig zunehmende Automobilverkehr feste Strassenverbindungen, die viel zweckmässiger sind, als die bestehenden Fähren.

Südlich der New Yorker Bucht liegt ein weiterer Sektor der Grosstadt, Staten Island. Politisch gehört dieser Teil zur Stadt New York; die weiten Wasserwege jedoch, die ihn von den anderen Stadtkreisen trennen, machen ihn geographisch zu einem Teil des Festlandes, d. h. des Staates New Jersey. Die beiden Meeresarme, Arthur Kill und Kill van Kull, die Staten Island vom Festlande trennen, sind von verhältnismässig geringer Breite und können darum mit relativ kleinen Kosten überspannt werden. Die geographische Lage der Insel und ihre poli-

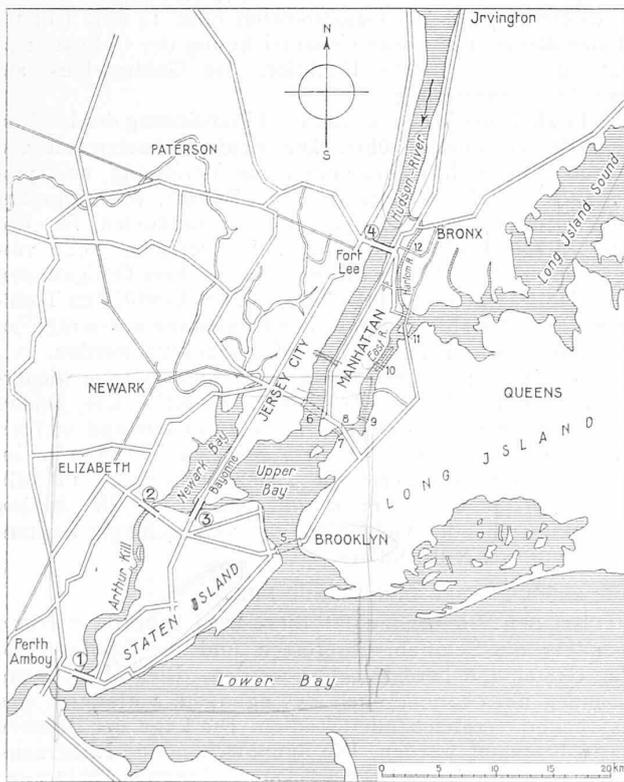


Abb. 1. Uebersichtskarte von Gross-New York. — Masstab 1 : 600 000.  
1. Outerbridge Crossing. 2. Goethals-Brücke. 3. Kill van Kull-Brücke. 4. Hudson-Brücke. 5. Narrows-Tunnel. 6. Holland-Tunnel. 7. Brooklyn-Brücke. 8. Manhattan-Brücke. 9. Williamsburg-Brücke. 10. Queensborough-Brücke. 11. Tri-Borough-Brücke (früher Hellgate-Brücke). 12. Washington-Brücke.

X George Washington