

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 15

Inhaltsverzeichnis

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: 22.02.2026

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

INHALT: Die Verkehrswege New-Yorks. — Wettbewerb für ein Knaben-Primarschulgebäude in Nyon. — Das Goethe-Denkmal im Darmstädter Herren-
garten. — Ueber Gewächshäuser. — Miscellanea: Elektr. betriebene Schwebe-
bahn über den Zambesi. Jahresversammlung des Vereins schweiz. Zement-,
Kalk- und Gipsfabrikanten. S. B. B. Eisenbahnschwellen aus armiertem Beton.
Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Freihaltung der Panama-
bahn. Das neue botanische Museum in Genf. Das k. k. Technolog. Gewerbe-

Museum in Wien. Vergrößerung des Kubelwerkes. Turbinendampfer für
transatlantischen Verkehr. Kinderanstalt Rathsau. — Konkurrenzen: Das
Börsengebäude am Fischmarkt in Basel. Schiffshebewerk bei Prerau im Zuge
des Donau-Oder-Kanals. — Literatur: Deutsche Bauernkunst. Architektur
des XX. Jahrhunderts. — Nekrologie: † Friedrich August Bartholdi. —
Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidg. poly-
technischen Schule in Zürich: Stellenvermittlung.

Die Verkehrswege New-Yorks.

Durch die im Jahre 1898 vollzogene Vereinigung mit den Aussengemeinden Brooklyn, Queens, Bronx und Richmond hat die Stadt New-York bezüglich der Bevölkerung den zweiten Rang unter den Weltstädten eingenommen. Die Einwohnerzahl stieg infolge dieser Vergrößerung im genannten Jahre ungefähr auf das Doppelte, d. h. auf rund 3 200 000 Seelen und bezieht sich gegenwärtig auf über 4 1/2 Millionen, sodass sie nur noch von derjenigen der englischen Metropole übertroffen wird. Nach der Angliederung der obgenannten Vororte umfasste das Stadtgebiet eine Fläche von ungefähr 932 km², die grösste Längsachse desselben misst etwa 51 km und die grösste Querachse 29 km. Das eigentliche New-York besteht bekanntlich aus der in annähernd südnördlicher Richtung sich erstreckenden Insel *Manhattan* (Abb. 1), die westlich vom North River (Hudson), östlich vom East River und nördlich vom Harlem River begrenzt wird, während der ältere, südliche und zuerst überbaute Teil an die New-York Bay (Upper Bay) stösst.

Manhattan ist der Hauptsitz der Banken und des Geldverkehrs, dagegen enthält von den auf „Long Island“ gelegenen Distrikten Brooklyn die grossen Fabriken und Warenhäuser und Queens sowie auch Bronx bestehen zum grössten Teil aus Villenquartieren oder Arbeiteransiedlungen. Auf der Westseite des North River liegt, dem südlichen Teile Manhattans gegenüber, die Stadt Jersey City, die noch nicht an das Grossnewyorker Gemeindewesen angeschlossen ist, dagegen ebenfalls in sehr regem Verkehr zu demselben steht. In Jersey City und dem angrenzenden Hoboken beginnen die grossen Bahnlinien nach dem Westen. Es sind deshalb hier grosse Personenbahnhöfe und ausgedehnte Güterstationen vorhanden, die den Umladeverkehr zwischen den Schiffen und Bahnen vermitteln. Der südwestlich gelegene Distrikt Richmond bildet eine Insel und ist von Brooklyn durch eine Meerenge „the Narrows“ getrennt, die sich zwischen den beiden New-Yorker Buchten befindet.

Der langgestreckten Form entsprechend hat die Ueberbauung der Manhattaninsel nach einem schachbrettartigem Muster stattgefunden, das bekanntlich für viele amerikanische Städte typisch geworden ist. Die parallel den Flüssen verlaufenden Hauptverkehrswege, „Avenuen“ genannt, werden von den „Streets“ rechtwinklig gekreuzt. Diese Strassensysteme sind in der Richtung von Ost nach West, bzw. von Süd nach Nord fortlaufend nummeriert worden. Ungefähr in der Mitte der Insel befindet sich der ausgedehnte Zentralpark, der zwischen der 5. bis 8. Avenue und der 59. bis zur 110. Strasse gelegen ist. Die Bebauung Manhattans ging von der Südspitze, dem Battery-Park aus. Diese älteren Stadtteile bis zur 14. Strasse sind weniger regelmässig angelegt, als die nördlichen Baugebiete; immerhin setzen sich dieselben ebenfalls aus Quartieren zusammen, bei denen die Strassen sich rechtwinklig schneiden und Diagonalstrassen gänzlich fehlen. Der dichteste Verkehr wickelt sich in „Broadway“ und „Bowery“ ab. Der erstere Hauptstrassenzug verläuft von der Südspitze in nördlicher Richtung bis zum „Union square“, wo der Bowery in denselben einmündet und erstreckt sich von hier aus als Diagonalstrasse gegen die Südwestspitze des Zentralparks.

Die bauliche Entwicklung Brooklyns erfolgte in ähnlicher Weise und dessen grosse Verkehrsadern bezwecken möglichst kurze Verbindungen mit den Hängebrücken, sowie den wichtigsten Fähren am East River.

Die eigenartige topographische Lage der Stadt New-York mit den sie begrenzenden breiten und tiefen Wasser-

läufen begünstigte einerseits im hohen Masse die Anlage von vortrefflichen Hafenplätzen für den Seehandel, anderseits stellte sie dem riesenhaft anwachsenden Verkehr zwischen Manhattan und den Vorstädten bedeutende Hindernisse entgegen. Dadurch wurde der modernen Ingenieurkunst fortwährend Gelegenheit zur Aufstellung und Verwirklichung von ungewöhnlich grossartigen Projekten geboten, wie sie noch kaum in andern Hauptstädten entstanden sind. Die Leser der „Schweiz. Bauzeitung“ sind seit dem Jahre 1883 jeweilen über die Entwürfe für die Durchquerung des East und North River, sowie über den Ausbau der städtischen Verkehrsmittel durch kürzere Berichte unterrichtet worden. Die nachfolgenden, durch Abbildungen veranschaulichten, einlässlicheren Mitteilungen über die neuesten bezüglichen Bauausführungen dürften somit ein weiteres Interesse beanspruchen. Einleitend seien die gesamten Verkehrswege New-Yorks im Zusammenhange und nach den verschiedenen Entwicklungsstadien kurz geschildert.¹⁾

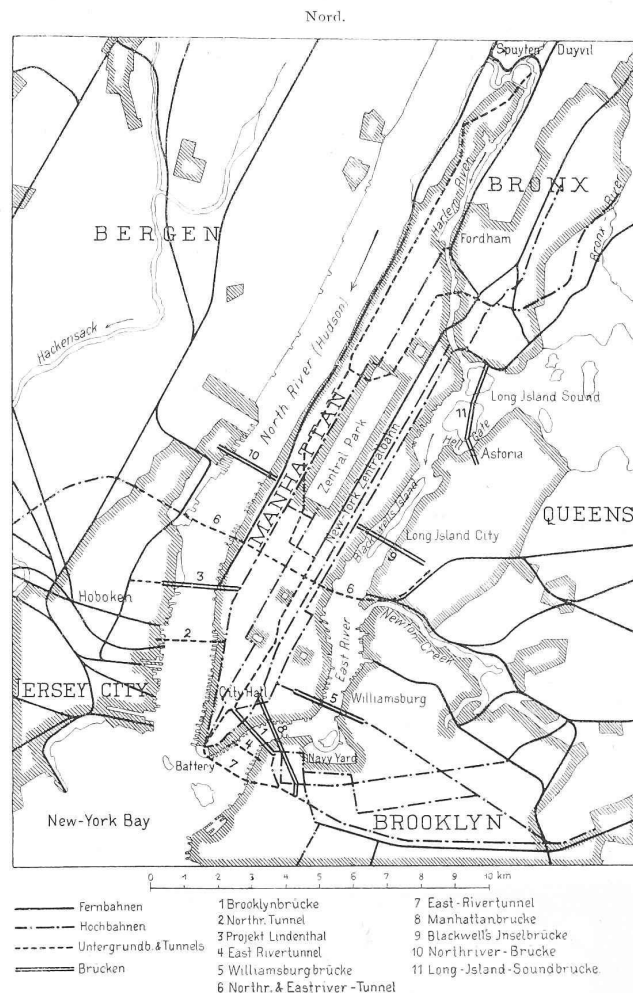


Abb. 1. Uebersichtsplan des innern Teils von New-York. — 1 : 200 000.

Bei dem ausserordentlichen Wachstum der Stadt war es sehr schwierig, die Verkehrseinrichtungen den jeweiligen Bedürfnissen anzupassen und noch gegenwärtig finden sich die verschiedenartigsten Transportsysteme vertreten. Neben den Strassenbahnen bestehen die Hochbahnen, ferner sind Untergrundbahnen für den Lokal- und Schnellverkehr er-

¹⁾ Für die vorliegende Arbeit konnten grossenteils die offiziellen Veröffentlichungen der betreffenden Bauwerke, sowie die zugehörigen Abbildungen benützt werden, die in den „Engineering News“ erschienen sind.