Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 20

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: 13.12.2025

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

INHALT: Der Lincoln Tunnel unter dem Hudson in New York und seine Zufahrten. — Die zweistöckige Henry Hudson Brücke in New York. New Yorker Architektur-Eindrücke. — Kühlung auf Seeschiffen. — Zuschlagprüfung mit Aufnahme des Kräftediagramms. — Mitteilungen: Das «Grand Coulee»-Kraftwerk. Wärmedämmende Anstriche. Oesterreichische Wirtschaft. Kabel «Pyrotenax». Eine Kugelsonde für Druck- und Geschwindigkeitsmessung. Die Lechbrücken der Reichsautobahn. Zürcher Hallenstadion. — Wettbewerbe: Schlachthausanlage Genf. Wandschmuck im Rathaus Zürich. Protestantische Kirche Seebach. — Nekrologe: Jakob Boner. Paul Ostertag. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 111 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. 20

Abb. 2. Flugbild aus SW auf New Jersey, Manhattan und Queens (Q) mit Lincoln-Tunnel, Crosstown-Tunnel und East River-Tunnel nach Queens
Im Hintergrund George Washington-Brücke, im East River Triborough-Brücke; ganz vorn der Holland-Tunnel
Der auf dem Bilde sichtbare Hudson-Fluss vom Holland-Tunnel bis zur G. W.-Brücke hat ungefähr die Ausdehnung des Wallensees (vergl. Abb. 1)

Der Lincoln Tunnel unter dem Hudson in New York und seine Zufahrten

Von O. H. AMMANN, Director of Engineering, The Port of New York Authority

Ende 1937 wurde der «Lincoln Tunnel», der zweite Strassen-Tunnel unter dem Hudson River in New York, und die dritte feste Strassenverbindung zwischen New Jersey westlich des Hudson und der intensiv bevölkerten Insel Manhattan, in vorläufig einer Röhre dem Verkehr übergeben. Dieses Projekt bot besonders in verkehrstechnischer Hinsicht aussergewöhnliche Probleme und weist in seiner Ausgestaltung weitgehende Fortschritte auf.

Entwicklung des Projektes und allgemeine Lage. Schon kurz nachdem der «Holland Tunnel» 1927 dem Verkehr eröffnet worden, und noch während die «George Washington Brücke» [1]) im Bau begriffen war, konnte vorausgesehen werden, dass innerhalb weniger Jahre eine dritte feste Strassenverbindung nötig würde, um dem rasch zunehmenden Verkehr zwischen New Jersey und namentlich dem mittleren Teile von Manhattan Genüge zu leisten. Einige Zahlen mögen genügen, um das intensive Anwachsen des Strassenverkehrs über und unter dem Hudson in New York zu veranschaulichen. Von 1915 bis 1927 verdreifachte sich der jährliche Verkehr von 5 Mill. auf 15 Mill. Fahrzeuge. Die Fertigstellung des Holland Tunnel 1927 und die damalige günstige Wirtschaftslage beschleunigten die Zunahme, sodass sich der Verkehr in den folgenden fünf Jahren abermals verdoppelte auf etwa 30 Mill. Fahrzeuge in 1932. Trotz der schon 1929 eingetretenen Wirtschaftskrise, aber ohne Zweifel begünstigt durch die Eröffnung der «George Washington Brücke» 1931, hielt sich der Verkehr auf dieser Höhe, bis mit einsetzender Verbesserung in der wirtschaftlichen Lage 1934 ein weiteres Steigen auf 35 Mill. Fahrzeuge im vergangenen Jahre (1937) erfolgte.

Vorstudien für den Lincoln Tunnel wurden von der Port of New York Authority im Jahr 1929 mit einem Vorschuss von den Staaten New York und New Jersey im Betrag von 400 000 $ begonnen; 1931 war das auf 90 Mill. $ veranschlagte Projekt zur Finanzierung bereit, jedoch musste diese wegen der sehr ungünstigen finanziellen Lage aufgeschoben werden. Erst gegen Ende 1933, nachdem die Landesregierung eingesprungen war, behufs Arbeitsbeschaffung öffentliche Werke zu unterstützen, und sich bereit erklärte, der Port Authority eine erste Anleihe von 37 $^1/_2$ Mill. $ zu machen, konnte mit der Ausführung eines Teiles des Projektes begonnen werden. Seither ist es der Port Authority möglich geworden, nicht nur diese Anleihe zurückzuzahlen, sondern durch Verkauf eigener Obligationen den Rest des für das ganze Projekt benötigten Kapitals aufzutreiben. Die Tilgung des Kapitals ist für die kommenden 30 bis 50 Jahre vorgesehen und wird, sowie die Betriebskosten und die Zinsen, aus den «Brückenzöllen» bestritten; diese belaufen sich, wie beim Holland Tunnel und der George Washington Brücke, auf etwa 2 Fr. für ein Personenauto, 4 Fr. für Motoromnibusse und von 2 bis 6 Fr. für Lastwagen.

Wie bereits bemerkt, deuteten die Verkehrsentwicklungen auf die Notwendigkeit einer in Bezug auf Manhattan mittlere Lage für den neuen Tunnel. Der Lincoln Tunnel liegt etwa 4 km nördlich vom Holland Tunnel (Abb. 1) und etwa 11 km südlich von der George Washington Brücke, und fast genau auf der Schwerlinie des gegenwärtigen Strassenverkehrstromes über und

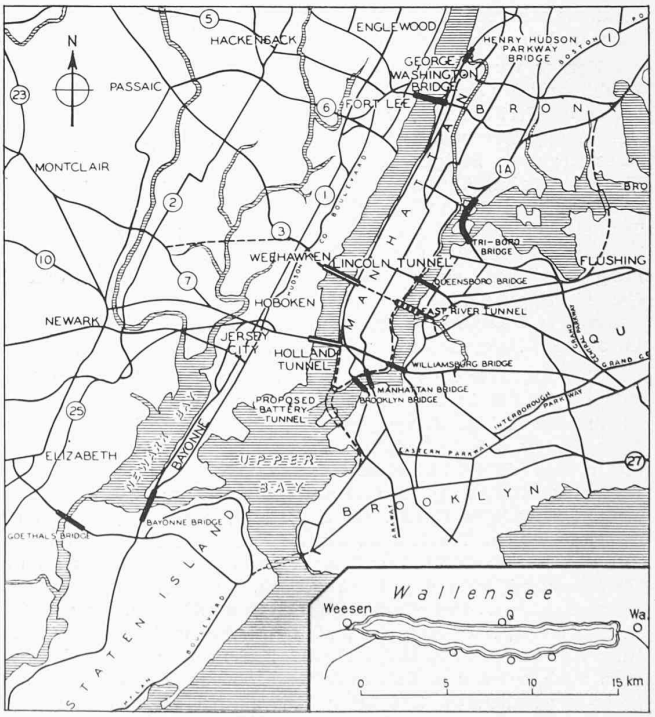

Abb. 1. Uebersichtskarte von New York und Umgebung. — 1 : 400 000
Rechts unten zum Vergleich: der Wallensee im gleichen Masstab

[1]) Durch O. H. Ammann erbaut und ausführlich beschrieben in «SBZ», Bd. 95, S. 310* ff (1930).