

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 18

PDF erstellt am: **06.05.2024**

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.

INHALT: Die Verkehrswege New-Yorks. (Forts.) — Von der XXXI. Jahresversammlung des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern in Lausanne am 25. Sept. 1904. — Wettbewerb für ein Knaben-Primarschulgebäude in Nyon. — Miscellanea: Jahresbericht für 1903 der Schweiz. Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler, Erweiterung des Gaswerkes der Stadt Zürich in Schlieren, Rheinregulierung, Bern-

Schwarzenburg-Bahn, Internat. Verband für Zeichenunterricht, Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik, Erhaltung des Genfer Stadtbildes. — Nekrologie: † Ödön Neuschlosz. — Konkurrenzen: Primarschulhausgruppe für Knaben und Mädchen in Solothurn. — Literatur: Die Bauschule am Technikum in Biel, Englische Arbeiterwohnungen. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Protokoll-Auszug, Stellenvermittlung.

Die Verkehrswege New-Yorks.

(Fortsetzung.)

Der Verkehr zwischen New-York und Jersey-City wurde lange Zeit ausschliesslich durch die Fähren vermittelt, die den North River durchkreuzen. Eine feste Verbindung der rasch anwachsenden Städte ist erst im Jahre 1874 in Angriff genommen worden, indem im November jenes Jahres D. Haskin einen Tunnelbau begann, der etwa 3,4 km oberhalb der Südspitze Manhattans gelegen und für den Strassenbahnverkehr bestimmt ist.¹⁾ Nach dem ursprünglichen Entwurf war ein Zwillingtunnel vorgesehen, dessen 5,5 m weite, kreisrunde Röhren je ein Geleise aufnehmen sollten.

Wie aus dem in Abbildung 18 (S. 204) dargestellten Querprofile des North River ersichtlich ist, besteht das Flussbett in der Tunnelachse bis zu ungefähr 30 m Tiefe aus Schlamm Boden, der auf Sandschichten aufliegt. Die grösste Wassertiefe ist am linksseitigen Ufer vorhanden, wo der Felsen bis etwa 10 m unterhalb der Flusssohle reicht. Die Länge der Tunnelröhren zwischen den in New-York und Jersey-City abgeteuten Arbeitsschächten beläuft sich auf 1650 m, die mittlere Tiefe der Tunnelsohle unter dem Flussbett beträgt 12 m. Von der New-Yorker und von der Jerseyseite aus wurden Gefälle von 3,0 ‰ und 1,8 ‰ angenommen, wobei sich der tiefste Punkt des Tunnels unweit des linken Ufers, etwa 380 m vom Schachte entfernt, befindet.

Der nördliche Tunnel wurde von Jersey-City aus, ohne die in solchen Fällen gebräuchliche Anwendung eines Schildes, vorgetrieben, indem es der Unternehmer vorzog, anstatt einer eisernen Tunnelröhre, ein gemauertes Backsteingewölbe von 0,6 m Dicke zu erstellen, dessen Bau durch die Verwendung von Pressluft ermöglicht wurde. Mit zeitweisen Unterbrechungen wurde das Bauwerk bis zum Jahre 1882 fortgesetzt, worauf wegen Finanzkalamitäten die Arbeiten eingestellt werden mussten, nachdem etwa 600 m Tunnellänge am Jersey-Ufer vollendet waren. Für den Weiter-

bau des Tunnels in Eisenkonstruktion bildete sich 1890 eine englische Gesellschaft, an deren Spitze die Ingenieure Fowler und Baker standen, die indessen schon im Jahre 1891 den Bau ebenfalls wieder aufgaben. Endlich vereinigten sich 1896 die New-Yorker und New-Jersey Strassenbahngesellschaften, um das Werk der Vollendung entgegenzuführen. Durch diese Unternehmung wurde der Tunnelbau so energisch gefördert, dass im August 1903 nur noch etwa 240 m des nördlichen Tunnels auf

der New-Yorkerseite zu durchbohren waren. Der von der englischen Gesellschaft gebrauchte Greathead'sche Schild wurde auch für die Vollendungsarbeiten verwendet, die sich dadurch besonders schwierig gestalteten, dass in der obern Tunnelhälfte Schlamm, in der untern Felsen angetroffen wurden. Deswegen betrug der tägliche Fortschritt 1,2 m bis 1,5 m. Der Bau des südlichen Tunnels wurde Ende 1901 in Angriff genommen; der bei dieser Arbeit zur Anwendung gekommene Schild ist in Abb. 19 (S. 204) dargestellt. Derselbe wird mittelst hydraulischer Pressen, die sich auf die vollendeten Teile des Tunnels stützen, vorgetrieben, wobei das Aushubmaterial durch die Oeffnungen der vordern Wand gepresst und mittelst Kabelbetrieb aus der Tunnelröhre entfernt wird.

Da die Unterfahrung des North River so ausserordentliche Schwierigkeiten bot, wurde zur Zeit, als der soeben beschriebene Tunnelbau deshalb von 1882 bis 1890 gänzlich aufgegeben war, im Jahre 1888 von Oberingenieur Lindenthal ein grossartiges Projekt für eine Hänge-

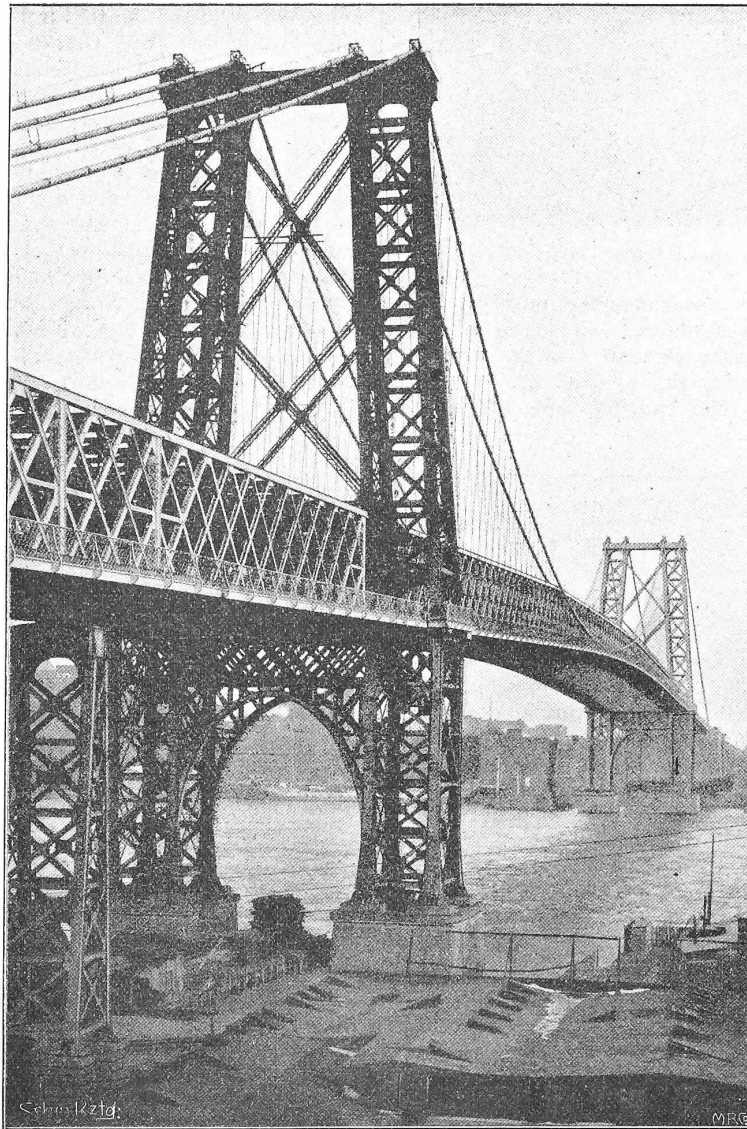


Abb. 21. Ansicht der Williamsburgbrücke vom östlichen Ufer des East River aus.

dem Strassen- und Eisenbahnverkehre dienen sollte. Die Spannweite der Mittelöffnung betrug 869 m, diejenige der Seitenöffnungen 457 m und die totale Brückenlänge 1979 m. Die Fahrbahn wäre 43 bis 46 m über das normale Hochwasser zu liegen gekommen. Vier Stahldrahtkabel von 1 m Durchmesser, auf 135 m hohen eisernen Pylonen ruhend, trugen die 26,2 m breite Fahrbahn, die acht, eventuell zwölf Schienenstränge aufnehmen hätte. Die Kabel sollten in eigenartiger Weise aus einzelnen Gliedern gebildet werden, die wie eine Gelenkkette durch Bolzen miteinander verbunden waren. Der Kostenvoranschlag erreichte die runde Summe von 80 Mill. Fr.;

¹⁾ Bd. XII, S. 96.