

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 21

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.e-periodica.ch>

INHALT: Die Verkehrswege New-Yorks. (Schluss.) — Wettbewerb für den Neubau der Banca Popolare Ticinese in Bellinzona. — Aus der Schweiz. Eisenbahnstatistik. — Miscellanea: Wirtschaftl. Erfolge der Darmstädter Künstler-Kolonie. Kohlenförderung und Kohlenverbrauch. Luftkühl-anlage. Ausstellung volkstümlicher Kunstwerke in Olten. Heizung einer Stadt durch Thermalwasser. Auslaufversuche auf der Militärbahn Berlin-Zossen. Westliche Vorort-Schnellbahn in Berlin. Stuttgarter Hoftheater-

Neubau. Röhrenleitung der Standard Oil Company in Nordamerika. Das Ledigenheim in Ulm. Neue psychiatrische Klinik in München. — Literatur: Die elektrisch betriebenen Strassen-, Neben-, Berg- und Vollbahnen der Schweiz. Handbuch der Architektur. Eingegangene literar. Neuigkeiten. — Korrespondenz: Schulhaus in Vauseyon bei Neuchâtel. — Preisausschreiben: XXIV. Preisausschreibung der Zentralkommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ing.- und Arch.-Verein.

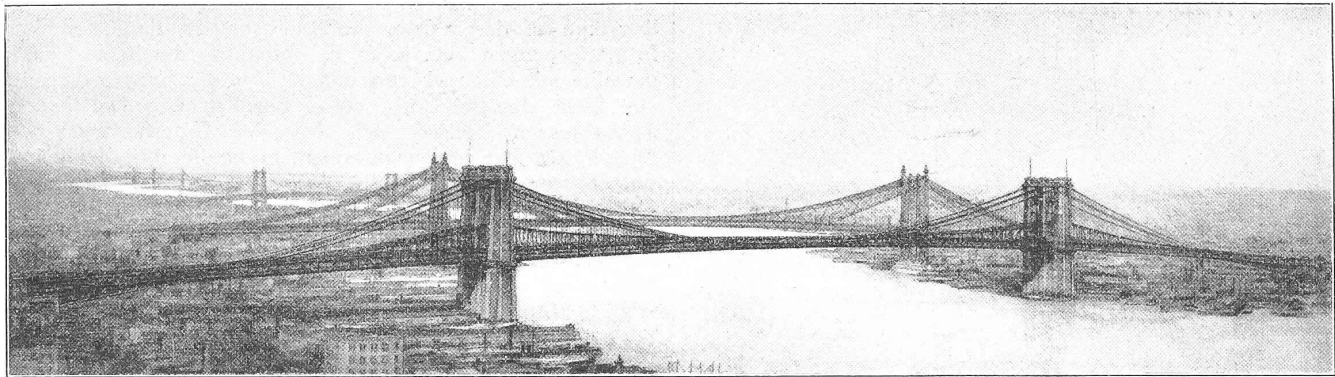


Abb. 35. Der East River mit den vier bestehenden oder im Bau begriffenen Brücken, von der Flussmündung aus gesehen.

Die Verkehrswege New-Yorks.

(Schluss.)

Die bisher beschriebenen Verbindungen New-Yorks mit den beidseitigen, durch die Wasserläufe getrennten Vorstädten vermitteln nur den Strassen- und Tramverkehr, während die Endstationen der Fernbahnen, mit Ausnahme der New-York-Zentralbahn, nicht in Manhattan, sondern in Jersey City und Brooklyn gelegen sind. Nachdem im Jahre 1899 die Long Islandbahnen von der Pennsylvania-bahn erworben wurden, nahmen auch die langjährigen Bestrebungen eine festere Gestalt an, die beiden Bahnnetze durch eine die Flüsse und die Manhattaninsel durchque-

Der weitere Verlauf der Linie ist in der Uebersichtskarte (Abb. 1, S. 169) ersichtlich. Nach einer kürzern Hochbahnstrecke, innerhalb der einige Zufahrtlinien überschritten werden, senkt sich die Bahn und wird nach Abb. 24 durch das Hochplateau Westhobokens unterirdisch geführt. Diese Teilstrecke besteht aus zwei parallelen, eingeleisigen und gemauerten Tunneln, deren Achsen 11,3 m von einander abstehen.

Für die Unterführung des North Rivers mussten die Erfahrungen, die bei den bereits beschriebenen Strassenbahntunneln gemacht wurden, zu Rate gezogen, sowie die grössern Belastungen und Erschütterungen eines Eisenbahnbetriebes berücksichtigt werden. Um den Tunnel

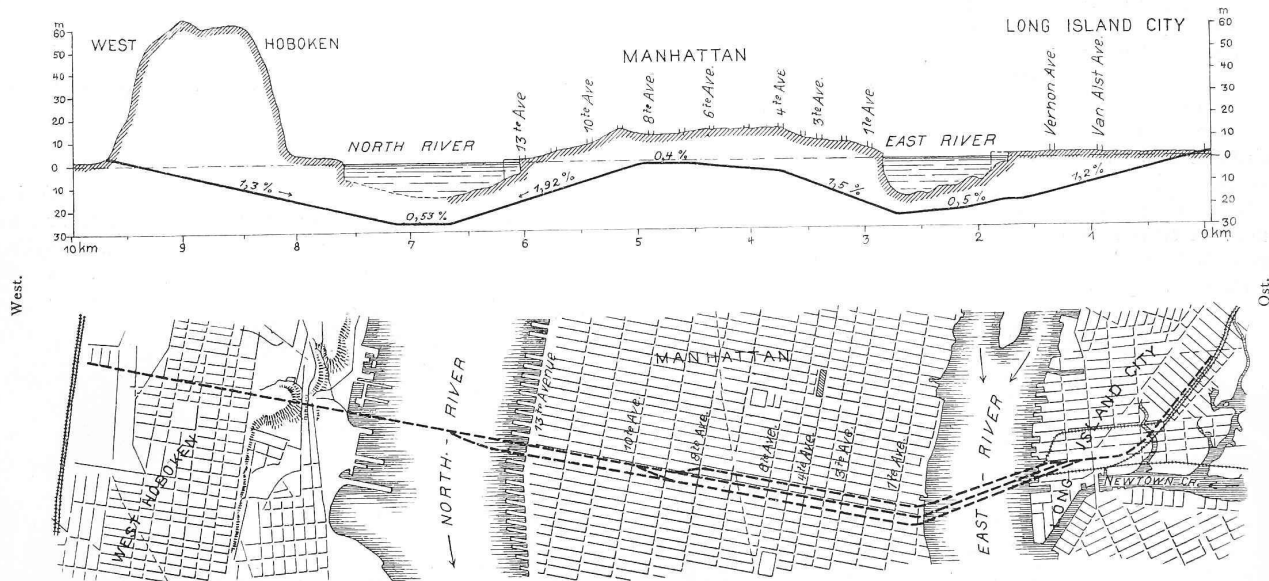


Abb. 24. Die Tunnelanlage der Pennsylvaniabahn unter dem East River, Manhattan und dem North River. Lageplan und Längenprofil. — Masstab 1 : 60 000 für die Längen, 1 : 3 000 für die Höhen.

rende Tunnelanlage mit einander zu verbinden. Ein von der Pennsylvaniabahn vorgelegtes bezügliches Projekt erhielt im Dezember 1902 die Genehmigung der Behörden. Dasselbe sieht einen grossen unterirdischen Zentralbahnhof in Manhattan vor, von dem aus das feste Land und die beiden Gewässer unterfahren und Anschlüsse an die Bahnnetze gesucht würden. Die 19 km lange, elektrisch zu betreibende Verbindungslinie zweigt ungefähr 8 km westlich vom North River bei Newark von der Pennsylvania-bahn ab und übersetzt dieselbe, um nördlich abzubiegen und den Hackensackfluss auf einem Viadukt zu kreuzen.

nicht in allzugrosser Tiefe unter der Flusssohle und mit grossen Gefällen anzulegen, muss man in durchschnittlich 15 m Tiefe schlammiges Material durchfahren, das geringe Widerstandsfähigkeit gegen Vertikaldrücke zeigt. Die beiden durch gusseiserne Ringe mit Betonverkleidung gebildeten Tunnelröhren wurden deshalb nach dem Vorschlage des Oberingenieurs Jacobs durch Schraubenpfeiler in ihrer Lage festgehalten, die man in Entfernungen von 4,5 m auf pneumatischem Wege bis zu den Felsschichten abteufte (Abb. 25 S. 240). Am östlichen Ende des 1814 m langen Zwillingstunnels wurde zum Aufbewahren der