

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 20

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://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 Kräfte-diagramms. — 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 zurückzahlen, 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 vor-

gesehen 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

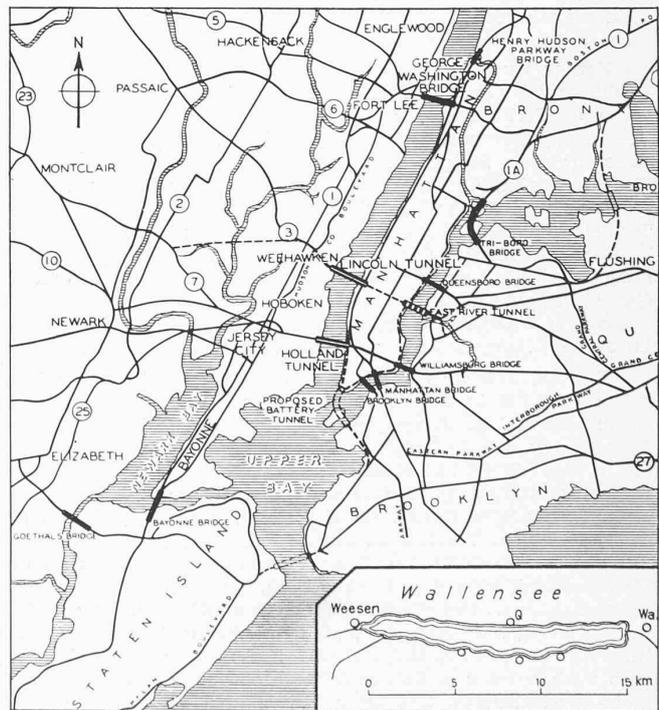


Abb. 1. Uebersichtskarte von New York und Umgebung. — 1 : 400 000
Rechts unten zum Vergleich: der Wallensee im gleichen Masstab

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