

# Ein neuer Unterwassertunnel in New York

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **50 (1952)**

Heft 9

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-209220>

## **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.

se fera à l'automne 1952. La mise en service des deux premiers groupes d'usine est fixée à l'automne 1952 et les deux derniers groupes fonctionneront en 1953.

## **Ein neuer Unterwassertunnel in New York**

*Bn.* – Nach mehrjähriger Arbeit wurde vor kurzem in New York ein neuer Straßentunnel dem Verkehr übergeben. Der Straßentunnel verbindet die Südspitze der Insel Manhattan, wo die berühmten Wolkenkratzer des Geschäftsviertels stehen, mit dem dicht besiedelten Stadtviertel Brooklyn. Der aus zwei parallelen Röhren von 13,7 m Achsabstand ausgeführte Unterwassertunnel mißt von Portal zu Portal 2779 m, die Abstiegsrampen sind 200 und 900 m lang und der Röhrendurchmesser beträgt 9,45 m. Die beiden Röhren, die im Einwegsystem befahren werden, haben je eine Fahrspur von 6,5 m Breite und eine lichte Höhe von 4,1 m. Im ganzen wurden 622 000 m<sup>3</sup> Felsmaterial ausgegraben und für die Tunnelfüterung 85 000 Tonnen Gußeisen sowie 13 000 Tonnen Baustahl verwendet. Die Gesamtkosten ohne Landerwerb betrugen rund 80 Millionen Dollar. Drei gewaltige Lüftungsanlagen, je eine bei den Tunneleinfahrten, die dritte in Tunnelmitte auf einer 3000 m<sup>2</sup> großen künstlichen Insel, besorgen die Frischluftzufuhr, wofür 27 riesige Ventilatoren pro Minute 100 000 m<sup>3</sup> Frischluft in den Tunnel pressen und 26 Ventilatoren die gleiche Menge verbrauchter Luft absaugen. In der kurzen Zeit von nur anderthalb Minuten findet dadurch eine vollständige Lufterneuerung statt. Die Tunnelbeleuchtung geschieht durch ein ununterbrochenes Band von Fluoreszenzröhren, die beidseitig der Decke angeordnet sind und deren Intensität gegen die Portale zunimmt, um dem Autofahrer den Übergang zum Tageslicht zu erleichtern. Für die Brandbekämpfung befindet sich in jeder Röhre eine 15 cm dicke Wasserleitung, deren Anzapfstellen 38 m voneinander entfernt sind. Außerdem sind alle 30 m Handfeuerlöcher angebracht. Das Reinigen der 80 000 m<sup>2</sup> weißen Wand- und Deckenplatten und der gleitsicheren Fahrbahn erfolgt einmal wöchentlich mit Hilfe eines Spezialfahrzeugs, das moderne, seifenlose Reinigungsmittel unter hohem Druck an die Wände spritzt und den abfließenden Schmutz absaugt.

Bei der Projektierung der Unterwasserverbindung nahm man einen Verkehr von maximal 6000 Autos pro Stunde für beide Fahrrichtungen an, bei einer mittleren Verkehrsziffer von 24 000 Autos pro Tag. Das theoretische maximale Leistungsvermögen der beiden Tunnelröhren beträgt 9000 Autos pro Stunde. Die ersten Betriebsmonate ergaben eine maximale Verkehrsdichte von 7600 Autos pro Stunde oder ein Tagesmittel von 29 500 Autos. Die Durchfahrt durch den Tunnel kostet 35 Cts. Das Geld wird zur Bezahlung der 150 Angestellten, des Unterhaltes und zur Amortisation verwendet.