

Die East-River-Brücke in New-York

Autor(en): **Huber, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 24

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3942>

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.

Hinzutritt der aus dem Richtstollen und den vorderen Arbeitstheilen ausgetriebenen schlechten Gase verschlechtert, so dass die Athmung hier im äussersten Masse erschwert wird. Die Reinigung erfolgte hier bisher nur — und zwar in sehr spärlicher Weise — durch zeitweise Oeffnung der Luftleitungen, welche die Arbeitsstellen passiren, indem sie zu den im Vortrieb arbeitenden Maschinen führen.

Dieses Luftausblasen in den rückwärtigen Strecken beeinträchtigt natürlich die Arbeitskraft der Maschinen in den vorderen, oder mindert die Ventilation daselbst ab; sie wird deshalb möglichst eingeschränkt und durchaus nicht nach Regeln und Nothwendigkeit betrieben, sondern geschieht zumeist willkürlich und heimlich durch die Arbeiter selbst.

Am meisten leiden die Arbeitsstellen, welche zum Nachschliessen der Bogenorte etablirt werden, und die verbühten Räume für die Mauerung des Gewölbes.

Da sich diese Uebelstände bei regerem Betriebe der gesammten Miniarbeiten und bei grösserer Tunnellänge stetig vermehren, zugleich aber auch, um die Vorräthe an comprimirt Luft nicht zu weit zu erschöpfen, ist es unerlässlich, für die Reinigung der Luft in den rückwärtigen Tunnelstrecken durch besondere und ausschliesslich für diesen Zweck dienliche Einrichtungen zu sorgen.

Die Unternehmung begann auch schon im August 1874 mit der Anlage von Aspiratoren an beiden Tunnelportalen, und es waren bereits im Juni 1875 Gebäude und Aspiratoren fertig hergestellt, so dass seit dieser Zeit nur noch die Rohrleitung in den Tunnel erübrigt, um die Aspiratoren in diejenige nutzbringende Wirksamkeit zu versetzen, welche man schon ein Jahr früher für nöthig erkannt hatte, die aber indessen dringend geboten und unentbehrlich geworden sind.

Mittelst der Aspiratoren sollen die sich im Tunnelraume anhäufenden schlechten Wetter direct an den Sammelstellen

aufgesogen, und es soll dadurch vermieden werden, dass dieselben zur Benachtheilung der einzelnen Arbeitsstellen offen durch die rückwärtigen Arbeitsstellen wegtreiben.

Die fehlende Rohrleitung, welche ohne grosse Anstrengung in kurzer Frist erstellt werden könnte, ist bis zum heutigen Tage noch nicht gelegt, und es gelang trotz vielfacher Mahnungen und Aufforderungen Seitens der bauleitenden Ingenieure, der Centralbauleitung und des eidgenössischen Inspectors nicht, Sicherheit darüber zu erhalten, wann endlich der Unternehmer dieselbe beschaffen und herstellen wird, geschweige denn die Herstellung selbst durchzusetzen, und doch erscheinen die durch das Fehlen der Aspiration entstehenden Uebelstände genügend, den Arbeitern volle und berechnete Veranlassung zur Klage über ungenügende Ventilation zu geben.

Es ergeben sich hienach folgende Thatsachen:

1. Im Richtstollen und dessen Erweiterung sind alle den Umständen nach möglichen Vorkehrungen zur Reinigung der Luft getroffen, und eine mangelhafte Vollziehung derselben tritt nur dann ein, wenn die Arbeit selbst in unachtsamer Weise betrieben, oder die Installationen ungenügend in Wirksamkeit erhalten werden.

2. Die Ventilation an allen denjenigen Arbeitsstellen, wo nicht mit Maschinen gearbeitet wird, ist bisher durchaus nicht genügend.

3. Die Inbetriebsetzung der Aspiratoren, welche diesem Uebelstande abzuwehren geeignet wäre, wird nur durch Saumseligkeit der Unternehmung verzögert.

4. Zum eigenen Schaden der Unternehmung ist eine günstige Leistung in den rückwärtigen Ausbruchtheilen des Tunnels — durch vermehrte Angriffe und Sprengung und eine ununterbrochene geregelte Thätigkeit der Arbeiter — gar nicht möglich, so lange die Ventilation der erweiterten Tunnelstrecke nicht durch die Aspiratoren bewerkstelligt wird.

E T A T

DES

TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 30 Novembre 1875.

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin Novembre
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin octobre.	Progrès mensuel	Etat fin novembre.	Etat fin octobre.	Progrès mensuel	Etat fin novembre.	
Galerie de direction . . . longueur effective, mètr. cour.	2704.3	67.2	2771.5	2418.9	90.1	2509.0	5280.5
Elargissement en calotte, . . . longueur moyenne, " "	1254.7	181.1	1372.8	993.0	81.0	1074.0	2446.3
Cunette du strosse, . . . " " " "	1263.2	51.9	1315.1	742.0	48.0	790.0	2105.1
Strosae . . . " " " "	542.1	61.5	603.6	410.0	69.0	479.0	1082.6
Excavation complète . . . " " " "	88.0	—	88.0	145.0	—	145.0	233.0
Maçonnerie de voûte, . . . " " " "	644.0	48.0	692.0	797.5	27.86	825.36	1517.3
" du piédroit Est, . . . " " " "	352.0	48.0	400.0	101.9	—	101.9	501.9
" du piédroit Ouest, . . . " " " "	268.5	146.0	414.5	640.1	50.5	690.6	1105.1
" du radier . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, . . . " " " "	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0
	—	—	—	—	—	—	—

Die East-River-Brücke in New-York.

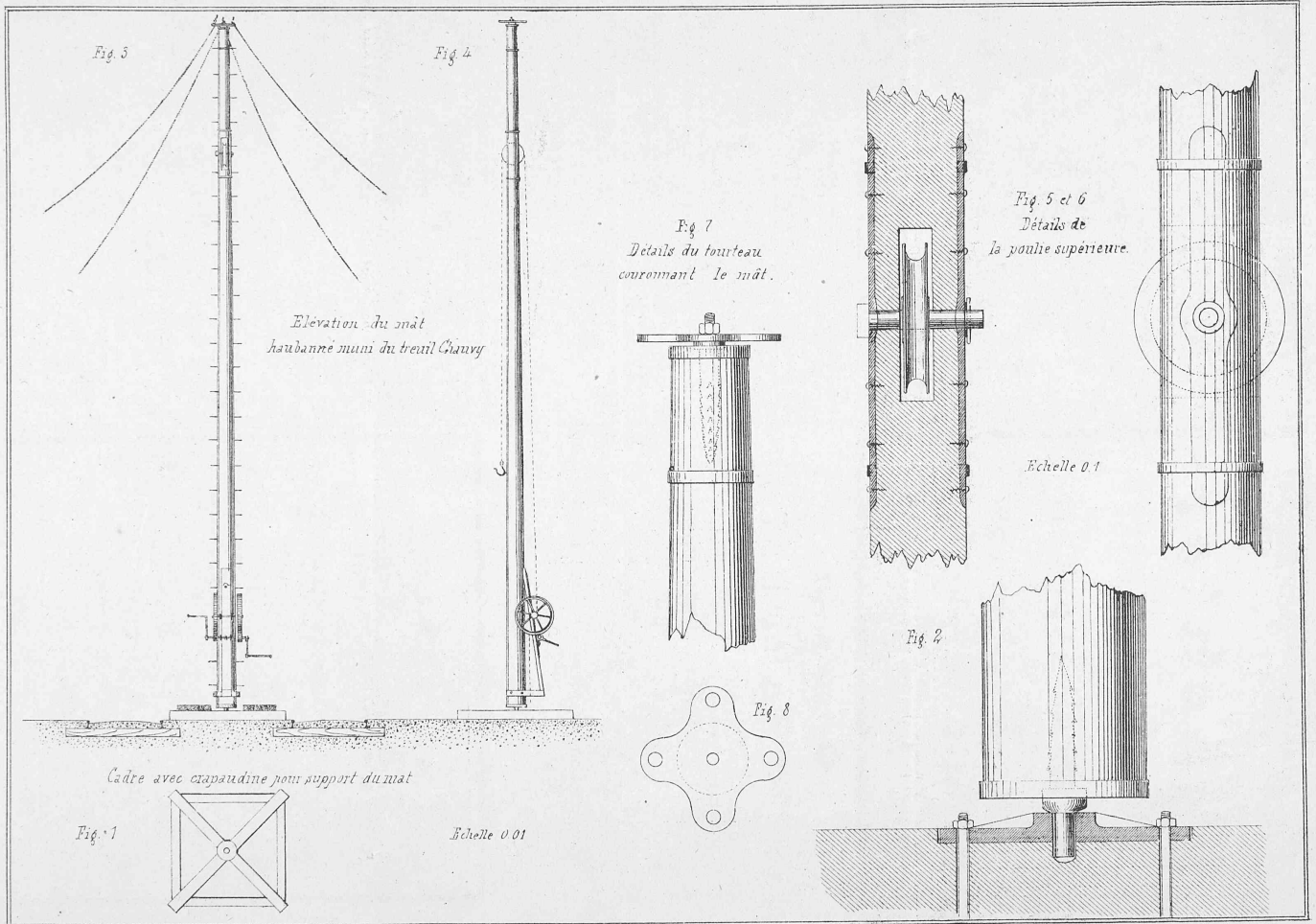
Beim Einfahren aus der Bay von New-York in den eigentlichen Hafen, nach Passirung der von den Forts Richmond und Hamilton beherrschten Verengung zwischen Long-Island und Staten Island entwickelt sich in imposanter Ausdehnung das Bild von New-York, Brooklyn, und Jersey-City. In der Mitte dieses Bildes dominiren zwei thurmähnliche Bauten von starken Dimensionen, deren gutgegliederte Formen bei der Annäherung immer mächtiger hervortreten. Diese beiden Thürme sind die Mittelpfeiler einer Hängebrücke, welche zur Vermittlung des Verkehrs zwischen New-York und Brooklyn über den East River dienen soll.

Diese Brücke stellt sich den grössten Bauwerken der neuern

Technik ebenbürtig zur Seite, sowohl was Grossartigkeit und Kühnheit der Anlage, als Schwierigkeit und Sorgfalt der Ausführung anbelangt. Ihr westliches Ende liegt im Centrum des New-Yorker Verkehrsviertels, in der Nähe des Stadthauses (City-Hall) am Broadway und das östliche im Vereinigungspunkt der wichtigsten Adern, welche bisher den Verkehr von Brooklyn an die Dampffähren des East River, resp. nach New-York leiteten.

Die Totallänge der Anlage beträgt 1825 m, wovon 1054 m auf eine Drahtseilbrücke von drei Oeffnungen entfallen. Die mittlere überspannt den Fluss von Quai zu Quai mit 487 m und die beiden äussern schliessen sich mit je 283 m von Mitte Pfeiler zu Stirnfläche Widerlager gemessen an diese an. Die beiden Theile zwischen den Widerlagern der Hängebrücke und den

HALLE AUX VOYAGEURS DE FRIBOURG



Lyon CHIFFOLET, INGÉNIEUR

Lyon CHIFFOLET, INGÉNIEUR

Seite / page

220(3)

leer / vide /
blank

