Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 7 (1931)
Heft: 33

Artikel: Ammanns Brücke
Autor: Welti, Robert
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-753038

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

AMMANNS BRÜCKE

VON DR. ROBERT WELTI

Dr. O. H. Ammann (rechts) mit einem Ingenieur im Juli 1931 auf der Fahrbahn der Brücke unmittelbar vor der Vollendung Foto Dr. R. Welti

Das imposanteste und größte Bauwerk seiner Art in der Welt trägt den Schweizernamen Ammann, wenigstens heute noch. Während der Konstruktion heißt die gewaltige 3½ km lange Brücke, die derzeit zwischen New York und New Jersey gebaut wird, in vielen Kreisen «Ammanns Brücke», nach ihrem Erbauer O. H. Ammann aus Schaffhausen. Wie viele andere Schweizer ist heute Dr. Ammann gewissermaßen Gesandter des Schweizer Könnens im Ausland. Es ist immer interessant zu erfahren. wie einem Mann, der nur wenige Jahrzehnte in Amerika gelebt hat, es ermöglicht wurde, ein Werk von solcher Größe zu erstellen. Dr. Ammann ist in den Achtzigerjahren in Schaffhausen geboren, hat dort die Schulen besucht und ist als Ingenieur der E. T. H. Zürich in der Schweiz und seit 1900 in Amerika tätig gewesen. In New York war Dr. Ammann in den Jahren 1910—14 Mitarbeiter des berühmten Brückenbauers Lindenthal und half mit, die damals bedeutende Hellgate-Brücke zu bauen. Nach dieser Brücke kam Lindenthal mit dem Projekt der ersten Hudson-Brücke an der 42. Straße. Dr. Ammann, als einziger privater Ingenieur, stellte diesem Bau ein persönliches Gegenprojekt gegenüber, eben die heutige Brücke an der 179. Straße. Nach jahrelangem Kampfe, welchen Dr. Ammann allein ohne Unterstützung mit den interessierten Verbänden, den politischen Parteien, den Grundbesitzern und den Behörden zu führen hatte, brachte Ammann die Sympathien auf die Seite seines Projektes und wurde mit der ganzen Leitung und Ausführung des Baues betraut. Damit wurde Dr. Ammann gleichzeitig zum Oberingenieur der New-Yorker Hafenbehörde ernannt, wodurch ihm alle Brücken und submarinen Tunnels, alle Projekte zukünftiger Wasserverbindungen und Zufahrtsstraßen von New York und Umgebung unterstellt wurden. Im ganzen Lande, wo es um große Brücken geht, wird nun Dr. Ammann als Erbauer oder Experte beigezogen. Die schweizerische Technische Hochschule hat ihn anläßlich ihrer letztjährigen Jubiläumsfeier mit der Verleihung des Ehrendoktors geehrt.

«Ammanns Brücke», die später offiziell «Fort Washington Bridge» getauft werden soll, geht nach fünfjähriger Arbeit jetzt ihrer Vollendung entgegen. Mit dem Wachsen der Konstruktion, welche die Ingenieure und Konstrukteure ihrer gewaltigen Ausmaße wegen im Banne hält, tritt auch die persönlich bescheidene Figur des Er-

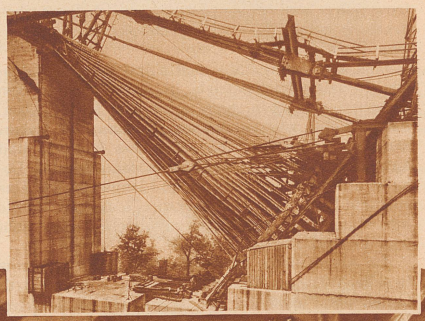
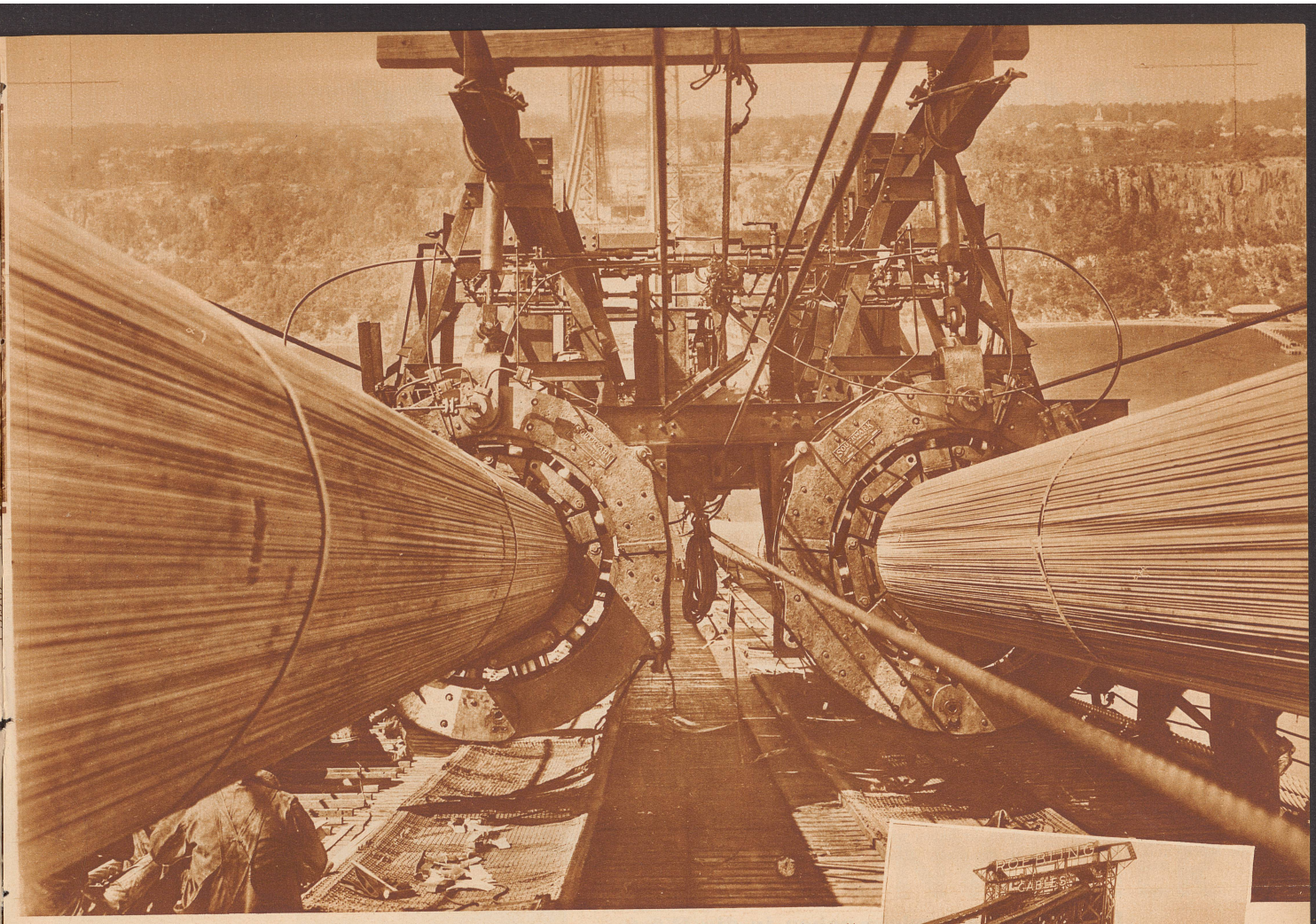
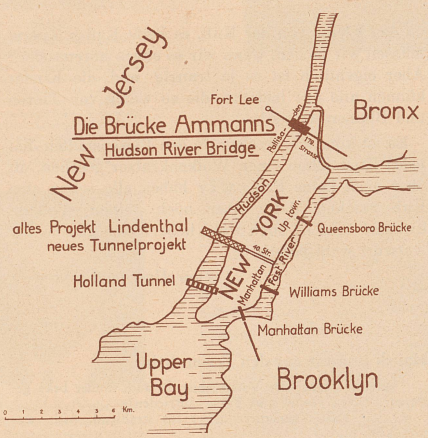


Bild rechts: Das mächtige Gewicht und der Zug von Eigenlast und Nutzlast verlangen eine entsprechende Verankerung in Riesenausmaßen. Die Unterkabel sind in starken Fels- und Betonsockel verankert. Dieses Bild zeigt den Austritt der Verankerung auf die durch Rollen beweglichen Lager

Untenstehend: Ein Detail, an dem die gewaltigen Maße der Verankerung ersichtlich sind. Ein Blick von der Verankerung nach oben



Die unerhörten Ausmaße des Werkes zeigen sich in den Hängeseilen, deren Gewicht mehr wie 30 000 Tonnen beträgt. Jedes der einzelnen Hängeseile, von denen zwei im vorliegenden Bilde sichtbar sind, besteht aus 26 474 Stahldrähten, deren Gesamtlänge pro Seil rund einmal den Erdumfang umspannt. Diese Drähte wurden zuerst in 61 Kabelstränge zusammengefaßt und durch die oben ersichtlichen Radialkompaktoren mit 600 Tonnen Druck zu dem Hängeseil von diesem bisher nicht dagewesenen Ausmaß gepreßt



Situationsplan von «Ammanns Brücke» über den Hudson River

bauers immer mehr in den Vordergrund des Interesses.

Die Brücke hat eine Länge von 3,5 km, zwischen den beiden 200 m hohen Türmen eine größte Spannweite von 1100 Meter und wird rund 300 Millionen Franken kosten.

So geht das stolze Werk, dessen gegenwärtige technische Schönheit und Größe aus den Bildern ersichtlich ist, seiner Vollendung entgegen. Die Eröffnung ist für Ende Oktober 1931 vorgesehen. 12 Millionen Automobile werden dann jährlich über die Brücke fahren, von denen jedes bis zur Amortisation eine Gebühr von Fr. 2.50 bezahlen soll.

Bild rechts: Die Tragtürme sind **200** Meter hoch. Sie tragen neben der Fahrbahn, die zweistöckig erstellt werden wird, das gewaltige Gewicht der oben erkennbaren 4 Hauptkabel mit ihrer Last von 30 000 Tonnen. Unter der Brücke, 60 Meter tief, fließt der Hudson. Im Hintergrund ist New York, Riverside und das Gebiet um die 179. Straße erkennbar

Die Brücke in ihrer Gesamtheit von der berühmten Riverside Straße aus, die rechts oben im Bild mit einem Betonbogen überspannt wird. Im Hintergrunde die Palisaden, der Anfang des Staates New Jersey

Die Brücke in ihrem spätern projektierten Endzustand. Die Eisentürme sind mit Stein verkleidet