

New Yorks, wonach in 4 Jahren nach der Eröffnung der neuen Brücke deren Verkehr sich verdoppeln, in 8 Jahren verdreifachen und in 10 Jahren vervierfachen würde. Unter solchen Voraussetzungen würde die North River Bridge Company bei der Ausführung des großartigen Entwurfs ihres Chef-Ingenieurs immer noch ein glänzendes Geschäft machen, wenn auch die auf 170 Millionen Mark veranschlagten Baukosten (wovon 90 Millionen auf die eigentliche Brücke entfallen) sich während der Ausführung noch wesentlich erhöhen können. Auch beim Bau der Forth-Brücke verausgabte man etwa 63 Millionen Mark, obwohl man ursprünglich nur auf etwa 33 Millionen gerechnet hatte.

Ob die North River-Brücke, so wie Lindenthal sie plant, in absehbarer Zeit zum Bau kommen wird, scheint immer noch etwas fraglich. Eine Zeit lang hieß es sogar, es käme voraussichtlich ein Entwurf der Union Bridge Company zur Ausführung. Neben der North River Bridge Company, die 1891 durch Parlamentsacte das Recht des Brückenbaues südlich der 59. Straße erhielt, hat nämlich später sich noch eine zweite Gesellschaft gebildet, die New York- und New Jersey Bridge Company, der 1894 das Recht verliehen ward, nördlich der 59. Straße den Hudson zu überbrücken. Die letztgenannte Gesellschaft hatte einen Entwurf der Union Bridge Company vorgelegt für eine Auslegerbrücke (mit 610 m freier Mittelöffnung und 277 m weiten Seitenöffnungen). Dieser echt amerikanisch häßliche Plan scheint glücklicherweise ins Wasser gefallen zu sein. Denn schließlich hat der vom Parlamente berufene Prüfungsausschuss, bestehend aus den Ingenieuren G. Bouscaren, W. H. Burr, Theodore Cooper und Geo. S. Morison, unter dem Vorsitz des Majors vom Ingenieurcorps C. W. Raymond, entschieden, daß bei Wahl einer

Spannweite von 940 m nur an eine versteifte Hängebrücke gedacht werden könne, etwa in der Art, wie sie nach den Angaben des Ausschusses in Abbild. 5 veranschaulicht ist. Schrägseile (sogenannte stays), wie sie die Brooklyner Brücke aufweist, sind hierbei fortgelassen, um das System möglichst statisch bestimmt zu machen. Aus demselben Grunde hat auch der Versteifungsträger in der Brückenmitte ein Gelenk erhalten. Zum

Tragen der gesamten Brückenlast sind 12 Kabel vorgesehen, je sechs nebeneinander auf jeder Trägerseite.

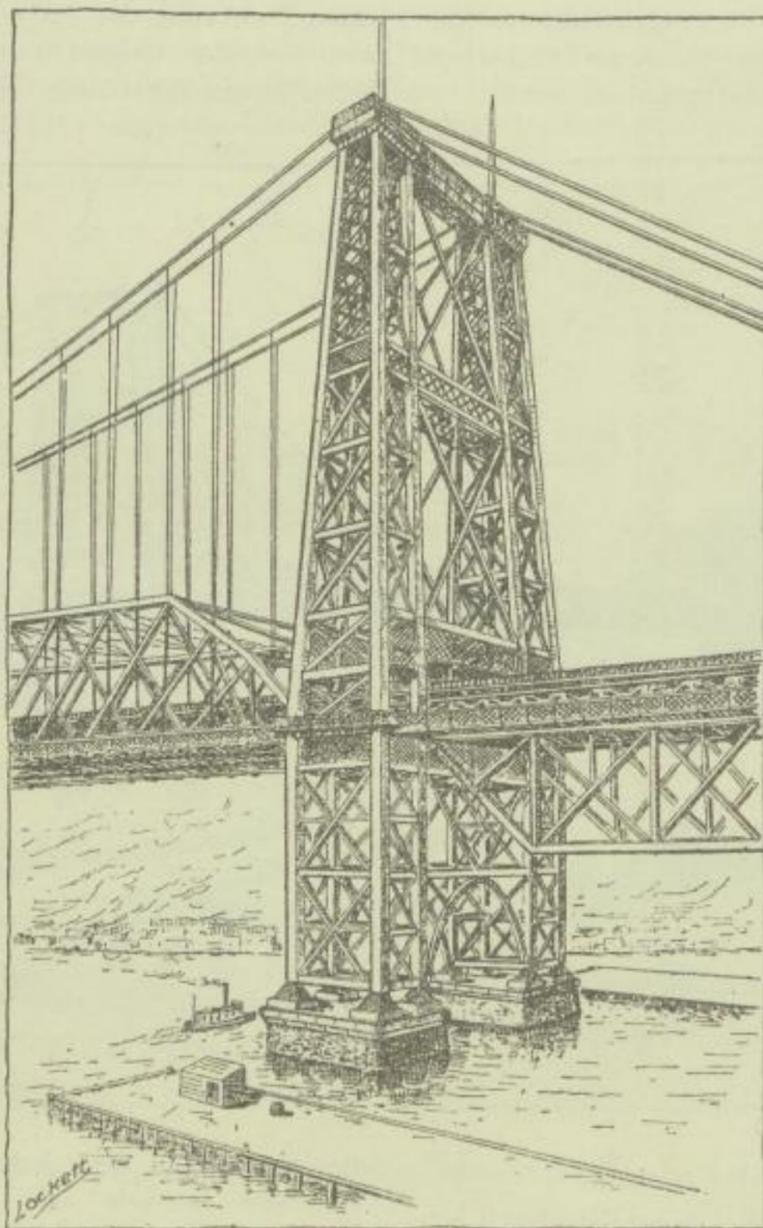
Auch der Kriegsminister der Vereinigten Staaten hatte einen Ausschuss zur Erörterung der Frage der Hudson-Ueberbrückung eingesetzt, wobei dieser im besonderen die praktisch zulässige Grenze der Spannweite einer

Hängebrücke mit Rücksicht auf den gegebenen Verkehr und die notwendige Verzinsung der Bau-

summe auf 1321 m ermittelte.\* Nachdem der Kriegsminister dann im Januar 1895 entschieden hat, daß ein Einbau von Pfeilern in das Hudsonbett grundsätzlich als unzulässig anzusehen sei, ist der Entwurf Lindenthals wieder stark in den Vordergrund gerückt. Es hat auch wohl kaum ein anderer Entwurf mehr Aussicht, ver-

wirklicht zu werden. Auch ein passenderer Uebergang, als der von Lindenthal gewählte, am Fufse der 22. Straße, ist nicht zu finden. Dort verbindet die Brücke nicht allein den belebtesten Theil New Yorks mit dem schönen langgestreckten, jetzt von etwa 400 000 Menschen bewohnten Westufer des Hudsonflusses, sie gestattet auch unmittelbare und kurze Anschlüsse mit den vielen in Jersey-City und Hoboken mündenden Eisenbahnen und den bis in die naheliegenden Städte

\* „Zeitschr. des Oesterr. Ing.- und Architekten-Ver.“ 1895, S. 370.



Abbild. 3. Pfeiler der neuen East-River-Hängebrücke.