

und Camden miteinander verbindet und die in ihren glänzenden finanziellen Ergebnissen als ein Schulbeispiel dafür gelten kann, wie sicher und rasch der Automobilverkehr die Kosten eines solchen Bauwerkes zu tilgen vermag.

Die oben erwähnte Delaware River-Brücke in Philadelphia wird in Kürze von einem Bauwerk übertroffen werden, das in seinen Ausmessungen völlig einzig dasteht und das dazu berufen ist, den Hudson bei New York zu überspannen und so das Weichbild der Stadt New York, die Halbinsel Manhattan, zum erstenmal über den gewaltigen Hudsonfluß hinweg mit dem eigentlichen Festlande zu verbinden. Diese Brücke wird Platz für acht Reihen Automobile und sechs Schnellbahngleise bieten. Ihre Pfeiler sind so hoch, daß sie dem 55stöckigen Woolworth-Building nur sehr wenig nachstehen. Dieses Bauwerk, das ungeheure Ausmaße annehmen wird, verursacht einen Kostenaufwand von 75 Millionen Dollar und soll im Jahre 1932 dem Verkehr übergeben werden.

Ungeahnte Aussichten hat der zunehmende Automobilverkehr auch dem Tunnelbau eröffnet. Vielerorts hat es sich als zweckmäßiger und billiger erwiesen, Untertunnelungen vorzusehen, anstatt Brücken zu schlagen. Auch auf diesem Gebiete ist in Amerika vor wenigen Monaten — nach siebenjähriger Bauzeit — eine muster-gültige Anlage in Betrieb genommen worden, nämlich der Holland-Tunnel in New



Der Bau der riesigen Brücke in fortgeschrittenem Stadium