

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **39 (1966)**

Heft 3

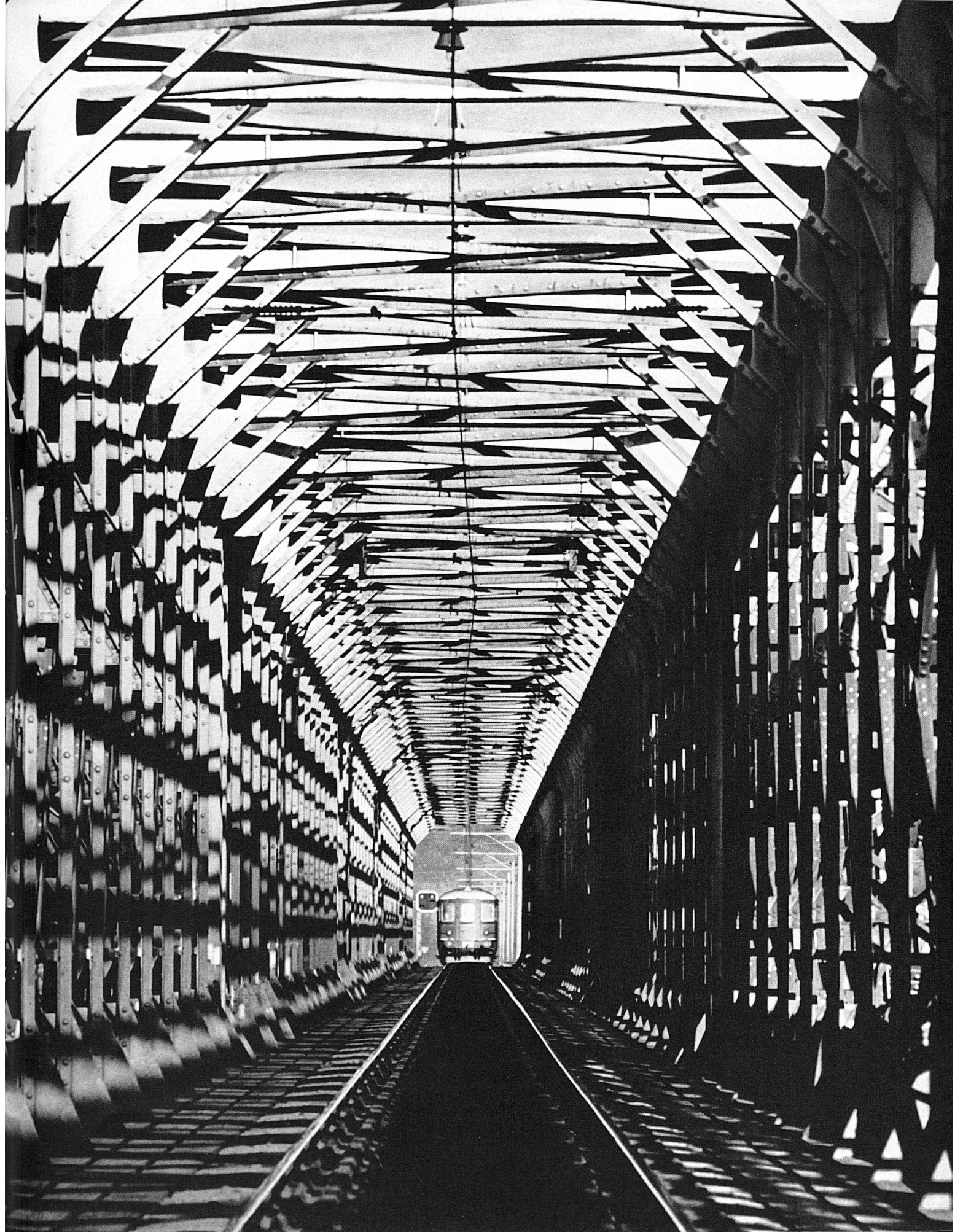
PDF erstellt am: **07.07.2024**

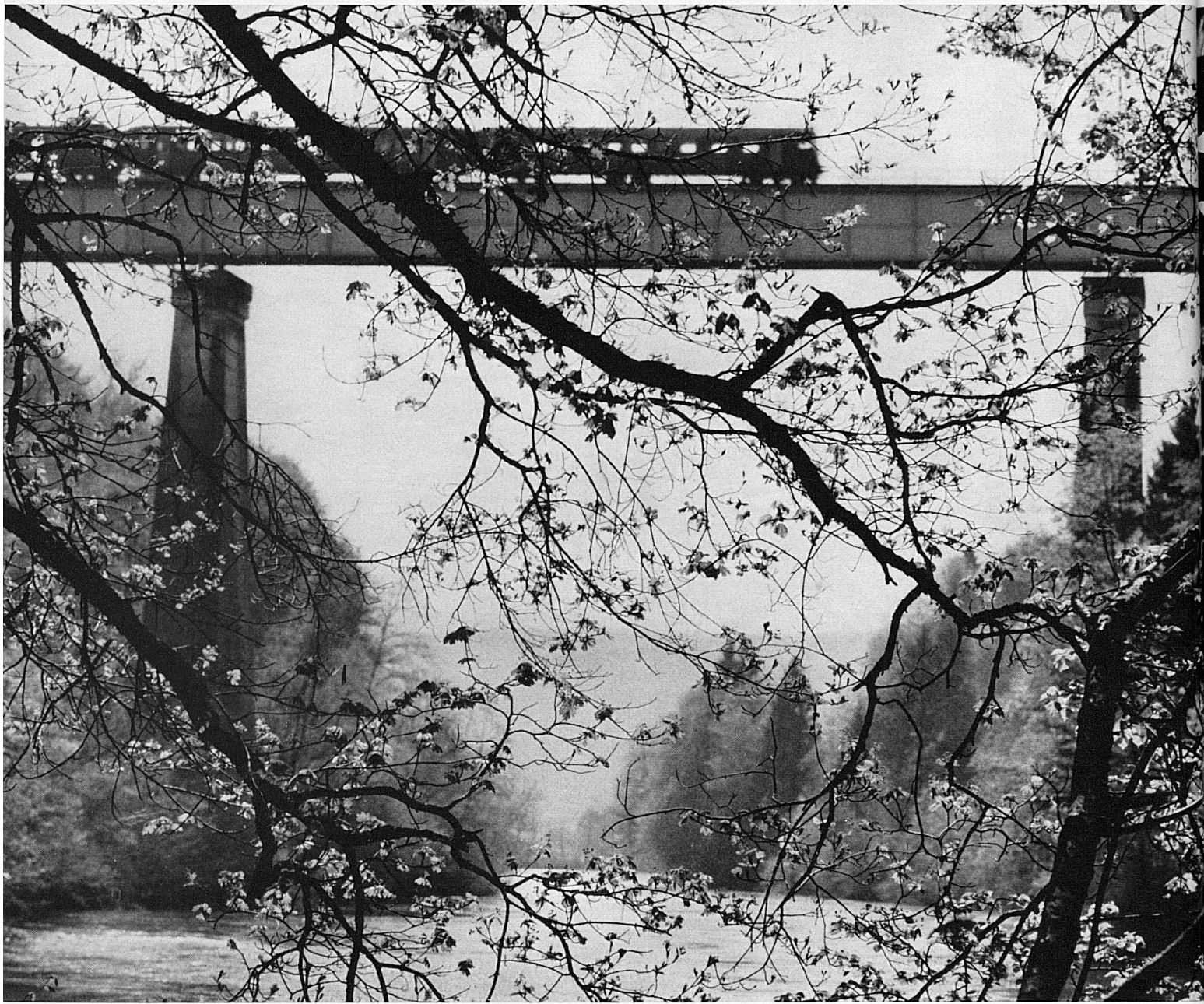
Nutzungsbedingungen

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.





REUSS BRIDGE NEAR MELLINGEN

REUSSBRÜCKE BEI MELLINGEN. Unsere Brücke war einst Eigentum der «Nationalbahn», jener als Konkurrenzlinie zu den grossen Privatbahnen gegründeten «Volkbahn», die unter Umfahrung Zürichs vom Bodensee zum Genfersee führen sollte und die 1878 ein unrühmliches Ende durch Zwangsliquidation nahm. So schwankend wie das Unternehmen selbst war die leichte Eisenbrücke; ängstliche Reisende sollen den Zug zwischen Mägenwil und Mellingen gemieden haben. Im Besitz der SBB wurde sie gründlich umgebaut. Die Brücke wird heute von massigen, 50 m hohen Betonpfeilern getragen, die allerdings hohl sind, um den lockeren Moränengrund nicht übermässig zu belasten. Die Hauptöffnung hat eine Stützweite von 60 m.

PONT SUR LA REUSS À MELLINGEN. Ce pont était autrefois propriété du «National-Suisse», chemin de fer «populaire» qui avait été créé pour concurrencer les grands réseaux privés et qui devait relier le Bodan au Léman en contournant Zurich; une liquidation forcée mit peu glorieusement fin à l'activité de cette compagnie en 1878. Le pont métallique était d'ailleurs aussi vacillant que l'entreprise elle-même, et les voyageurs poltrons évitaient, paraît-il, de prendre le train entre Mägenwil et Mellingen. Une fois que les CFF s'en furent rendus possesseurs, ils le transformèrent de fond en comble. Le pont est aujourd'hui supporté par de gros piliers en béton hauts de 50 m, qui sont toutefois évidés afin de ne pas surcharger à l'excès le fond morainique. L'ouverture principale a une portée de 60 m.

PONTE DELLA REUSS PRESSO MELLINGEN. Un tempo, questo ponte apparteneva alla «Nationalbahn», cioè a quella «ferrovia popolare» fondata per competere con le più importanti ferrovie private di allora e che avrebbe dovuto congiungere il lago di Costanza con quello di Ginevra, evitando la città di Zurigo. La «Nationalbahn» finì senza gloria con una liquidazione forzata. Anche il leggero ponte di ferro era traballante come l'impresa. Sembra che i viaggiatori paurosi evitassero di prendere il treno tra Mägenwil e Mellingen. Una volta nazionalizzata, la linea in questione dovette essere trasformata integralmente. Oggi, il ponte è sostenuto da piloni alti 50 m, che tuttavia sono vuoti all'interno al fine di ridurre il peso gravante sul terreno morenico. La campata principale ha un'apertura di 60 m.



RHINE VIADUCT NEAR EGLISAU

RHEINVIADUKT BEI EGLISAU. Der Eglisauer Viadukt wurde in den Jahren 1895 bis 1897 von der Nordostbahn gebaut für die neue Gotthardzufahrt Schaffhausen-Zürich über das deutsche Gebiet von Jestetten. Der Viadukt ist 457 m lang, und seine grösste Höhe über der Fundamentsohle beträgt 65 m. Zwanzig gemauerte Gewölbekronen von 15 und 12 m Lichtweite überspannen den Talboden, während der Rhein durch einen 90 m langen Fachwerkträger überbrückt wird (in unserem Bild rechts vom Laub verdeckt). Das gesamte Mauerwerk misst 22000 m³, der Eisenträger wiegt 672 Tonnen.

VIADUC SUR LE RHIN À EGLISAU. Le viaduc d'Eglisau a été construit de 1895 à 1897 par la Compagnie du Nord-Est pour le nouvel itinéraire Schaffhouse-Zürich qui devait servir d'accès à la ligne du Saint-Gothard à travers le territoire allemand de Jestetten. Le viaduc mesure 457 m de long et sa hauteur maximum au-dessus du radier de fondation est de 65 m. Vingt voûtes en maçonnerie de 15 et 12 m d'ouverture enjambent les accès, tandis que le fleuve est franchi par une poutre à treillis de 90 m de long (sur notre photo, cette poutre est masquée par le feuillage). Le cube total de la maçonnerie est de 22000 m³, tandis que le tablier métallique pèse 672 t.

VIADOTTO SUL RENO PRESSO EGLISAU. Il viadotto di Eglisau venne costruito dalla « Nordostbahn » negli anni 1895 a 1897 per la linea d'accesso a quella del San Gottardo, collegante Sciaffusa a Zurigo attraverso il territorio germanico di Jestetten. Il viadotto è lungo 457 m e raggiunge, dalle fondamenta, 65 m di altezza. Esso scavalca la valle con 20 archi di 15 e 12 m di luce e una campata a traliccio di 90 m sul fiume stesso. (Nella nostra figura, a destra, nascosto dietro il fogliame.) L'intera muratura ha un volume di 22000 m³ e la trave a traliccio pesa 672 t.