Brücken im neuen Hafenbahnhof in Neapel

Autor(en): **Krall, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **IABSE congress report = Rapport du congrès AIPC = IVBH Kongressbericht**

Band (Jahr): **2 (1936)**

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-2826

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

IVb 4

Brücken im neuen Hafenbahnhof in Neapel.

Les ponts dans la nouvelle gare maritime de Naples.

Bridges in the new maritime station at Naples.

G. Krall,
Professor der Universitäten Rom und Neapel, Rom.

Im neuen Hafenbahnhof in Neapel, Fig. 1 und 2 (ausgeführt von der Soc. An. It. Ferrobeton) sind vor allem jene beiden Brücken erwähnenswert, die die beiden Baukörper am landseitigen und am meerseitigen Ende miteinander verbinden. Es handelt sich um zweigeschossige Konstruktionen, deren tragende

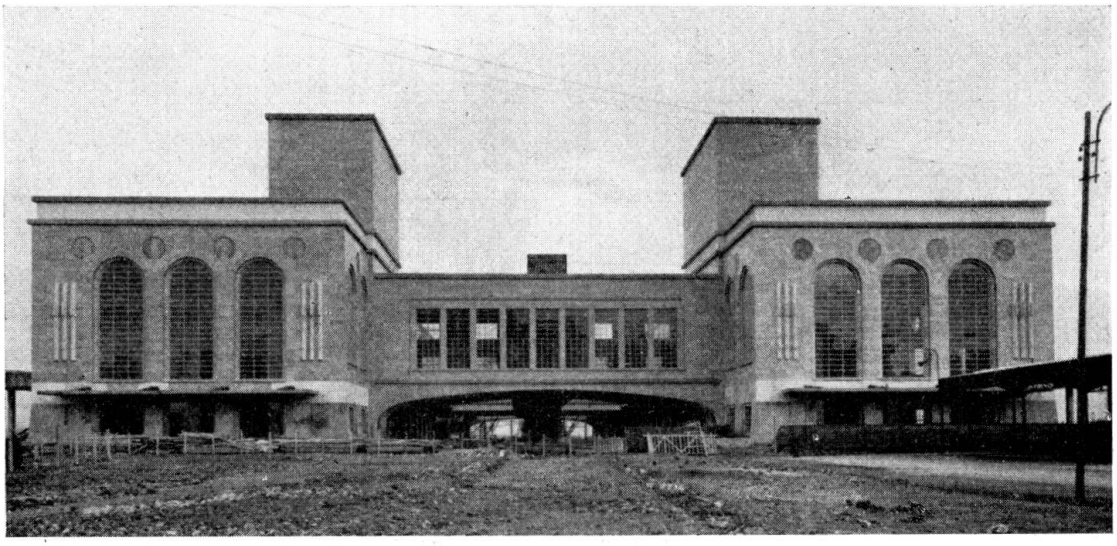

Fig. 1.

Elemente die beiden Längswände sind. Die eine dieser Längswände, Fig. 3, stellt einen geschlossenen Rahmen dar, der genügend schlanke Hängestangen aufweist, sodaß deren Biegungswiderstand vernachlässigt werden kann. Die andere Längswand ist als Doppel-Vierendeelträger, Fig. 4, ausgebildet. Die beiden Geschosse liegen 10,15 bzw. 19,10 m über dem Meeresspiegel und überbrücken die auf Kote +3,0 liegenden Eisenbahngeleise mit einer lichten Spannweite von 35 m. Der auf Kote 10,15 liegende Boden ist kassettenförmig ausgebildet; die Kassetten sind rechteckig mit 3,80 und 3,30 m Seitenlängen. Die Längsrippen sind an den Enden in die beiden kastenförmig ausgebildeten und daher besonders verdrehungsfesten Endquerträger eingespannt. Der Kastenquerschnitt der Endquerträger ist aus den beiden äußersten Querrippen und den entsprechenden

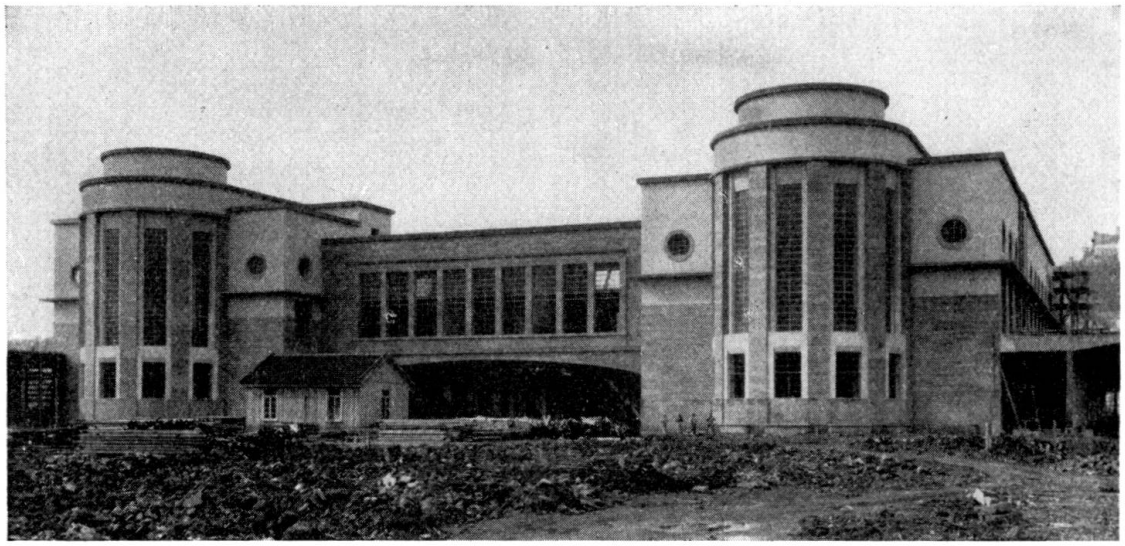

Fig. 2.

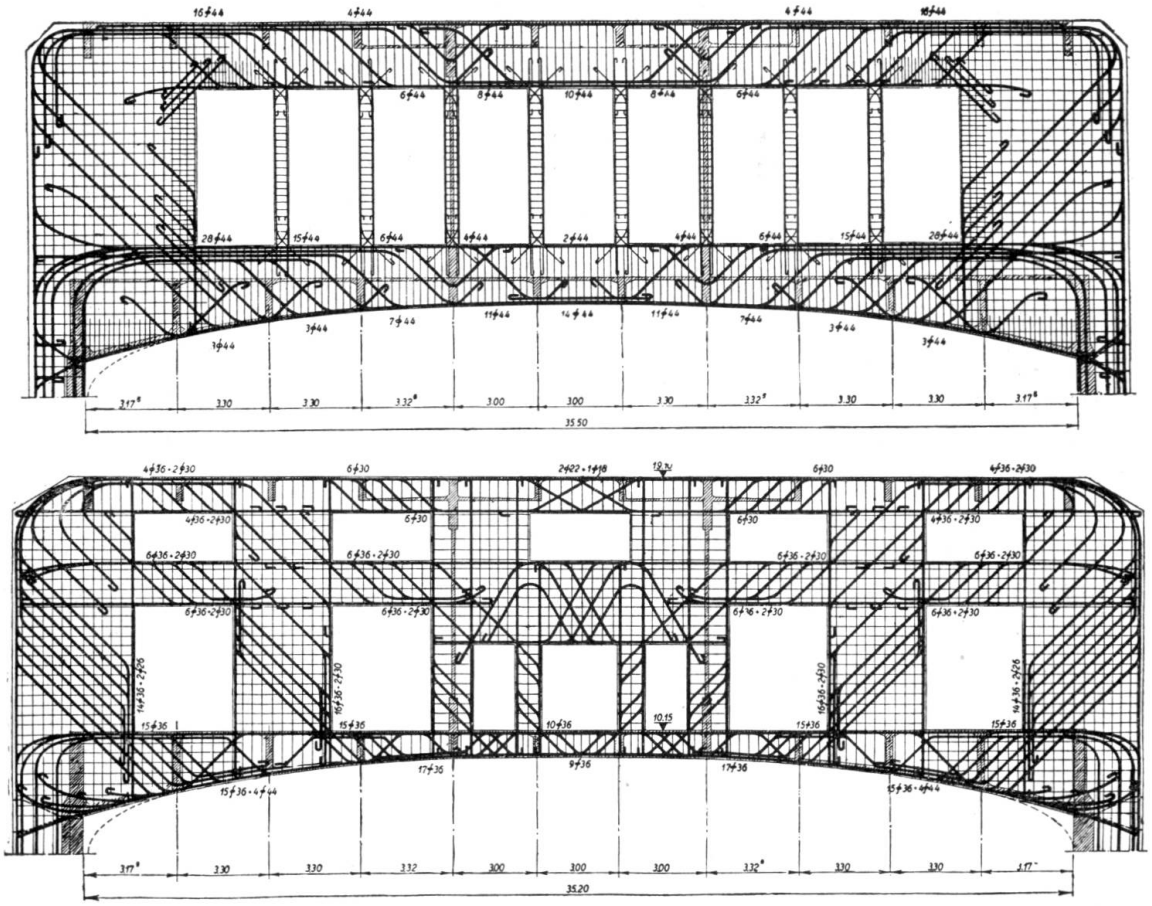

Fig. 3 und 4.

Plattenteilen gebildet. Die übrigen Querrippen können als an den beiden Haupttragwänden aufgehängt betrachtet werden. Die Querrippen in den Achsen der Querwände, die durch die ganze Stockwerkhöhe gehen, können als unendlich steif im Verhältnis zu den übrigen vorausgesetzt werden.