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

Band: 2 (1936)

Artikel: Brücken im neuen Hafenbahnhof in Neapel

Autor: Krall, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-2826

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

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. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 22.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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

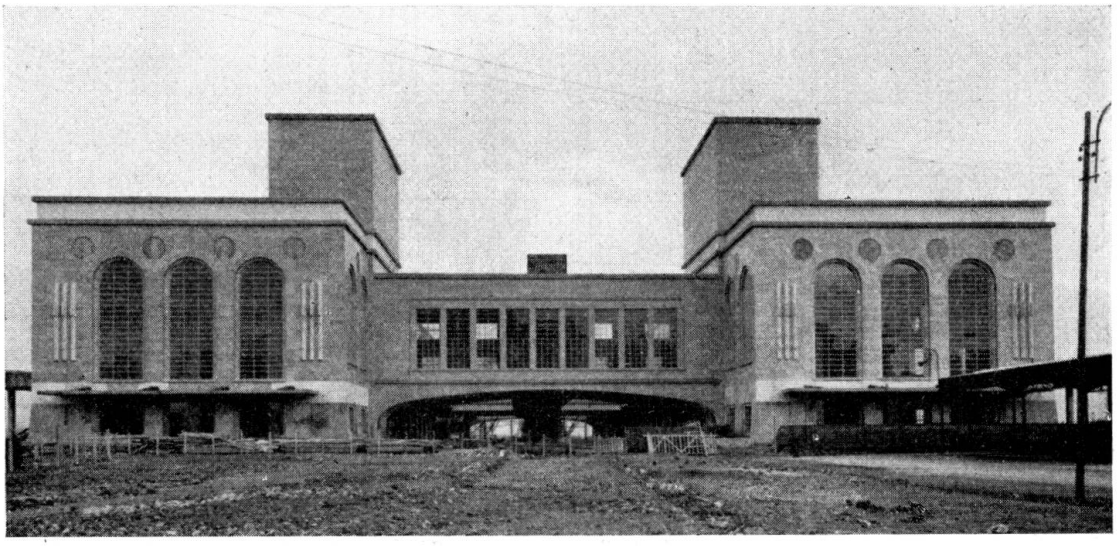

Fig. 1.

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

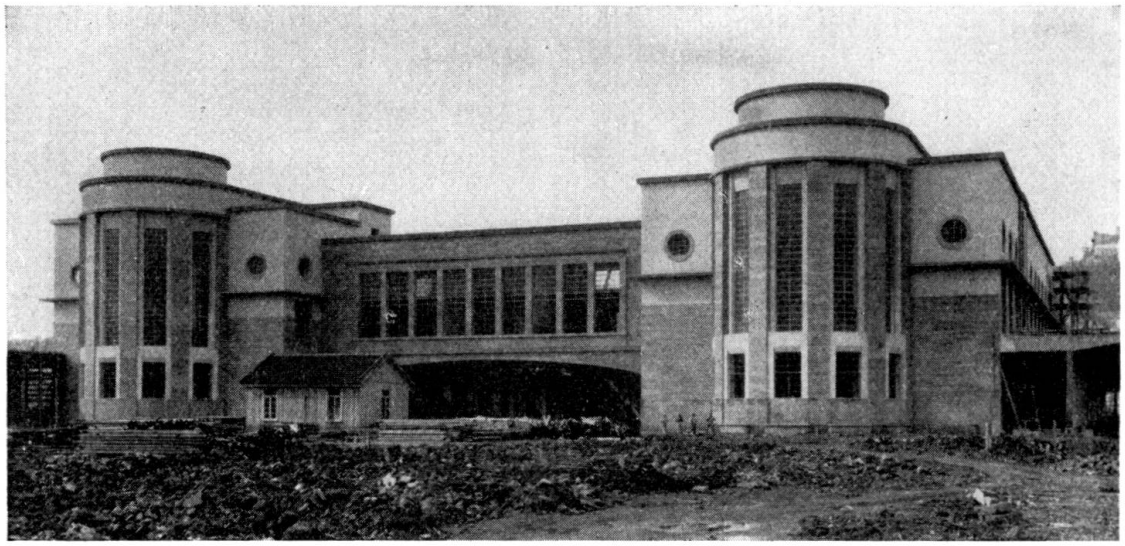

Fig. 2.

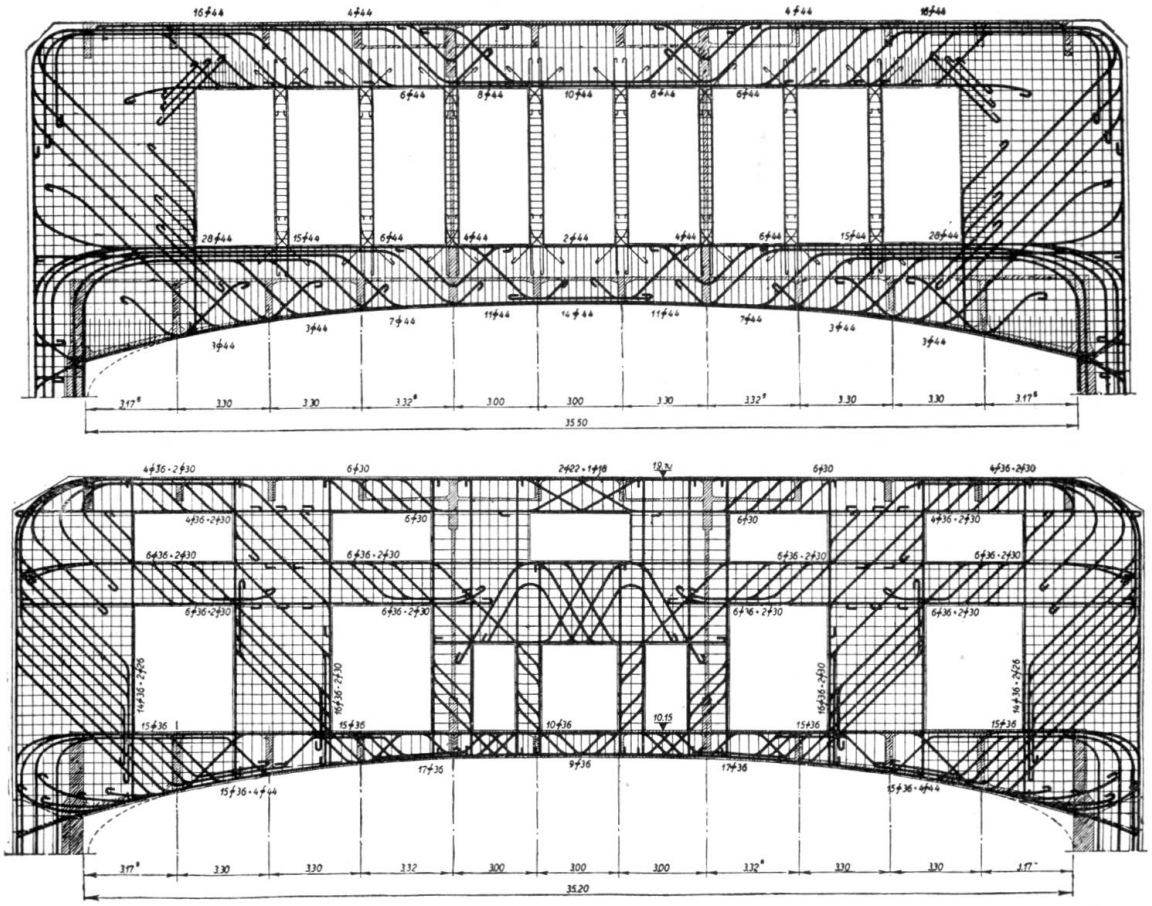

Fig. 3 und 4.

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.