

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

**Band:** 2 (1936)

**Artikel:** Les ponts dans la nouvelle gare maritime de Naples

**Autor:** Krall, G.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3065>

### **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:** 08.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## IVb 4

Les ponts dans la nouvelle gare maritime de Naples.

Brücken im neuen Hafenbahnhof in Neapel.

Bridges in the New Maritime Station at Naples.

G. Krall,

Professor der Universitäten Rom und Neapel, Rom.

Deux ponts, reliant les deux ailes du bâtiment, sont intéressants dans la nouvelle gare maritime de Naples (fig. 1 et 2) (construite par la Soc. An. It. Ferrobeton).

Il s'agit d'ouvrages à deux étages dont les éléments portants sont les deux parois longitudinales. Une de ces parois est un cadre fermé (fig. 3) dont les

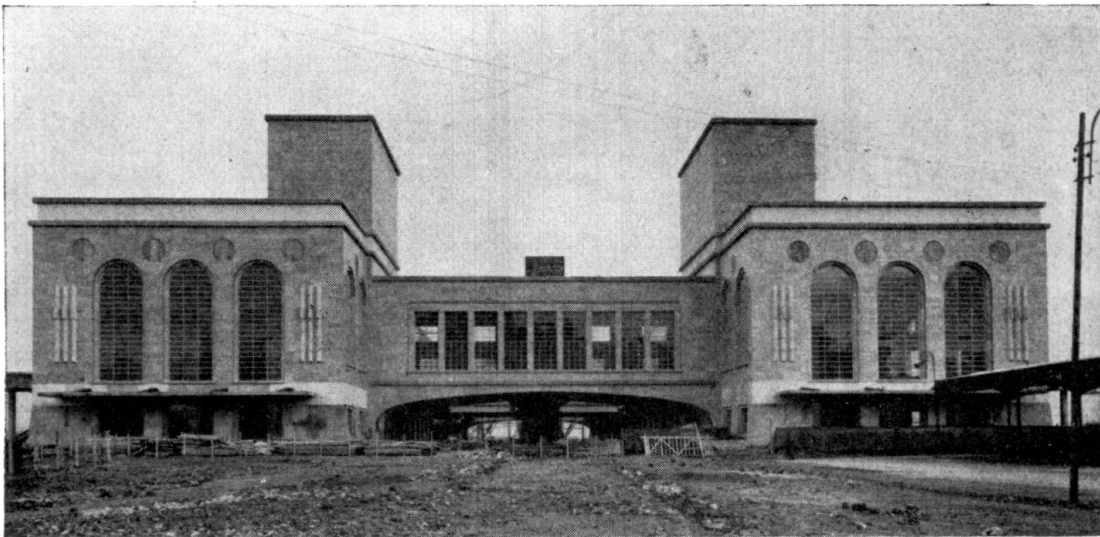


Fig. 1.

montants intérieurs sont suffisamment élancés pour que l'on puisse négliger leur résistance à la flexion tandis que l'autre (fig. 4) est une poutre Vierendeel double. Les deux étages sont respectivement à 10,15 m et 19,10 m au-dessus du niveau de la mer; ils franchissent, avec une portée de 35 m, les voies de chemin de fer placées à la cote + 3 m.

Le plancher, situé à la cote 10,15, est une dalle nervurée à cassettes; les cassettes sont des rectangles de 3,80 sur 3,30 m.

Les nervures longitudinales sont encastrées dans les entretoises d'extrémité, elles-mêmes en profil à caisson, donc particulièrement résistantes à la torsion; ce profil se compose des deux nervures transversales extrêmes et des parties

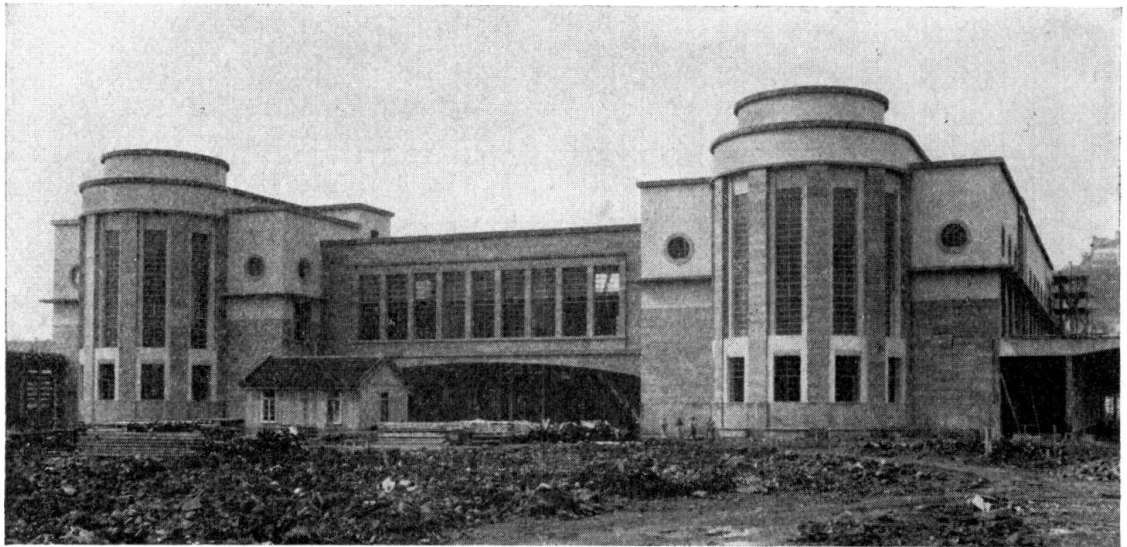


Fig. 2.

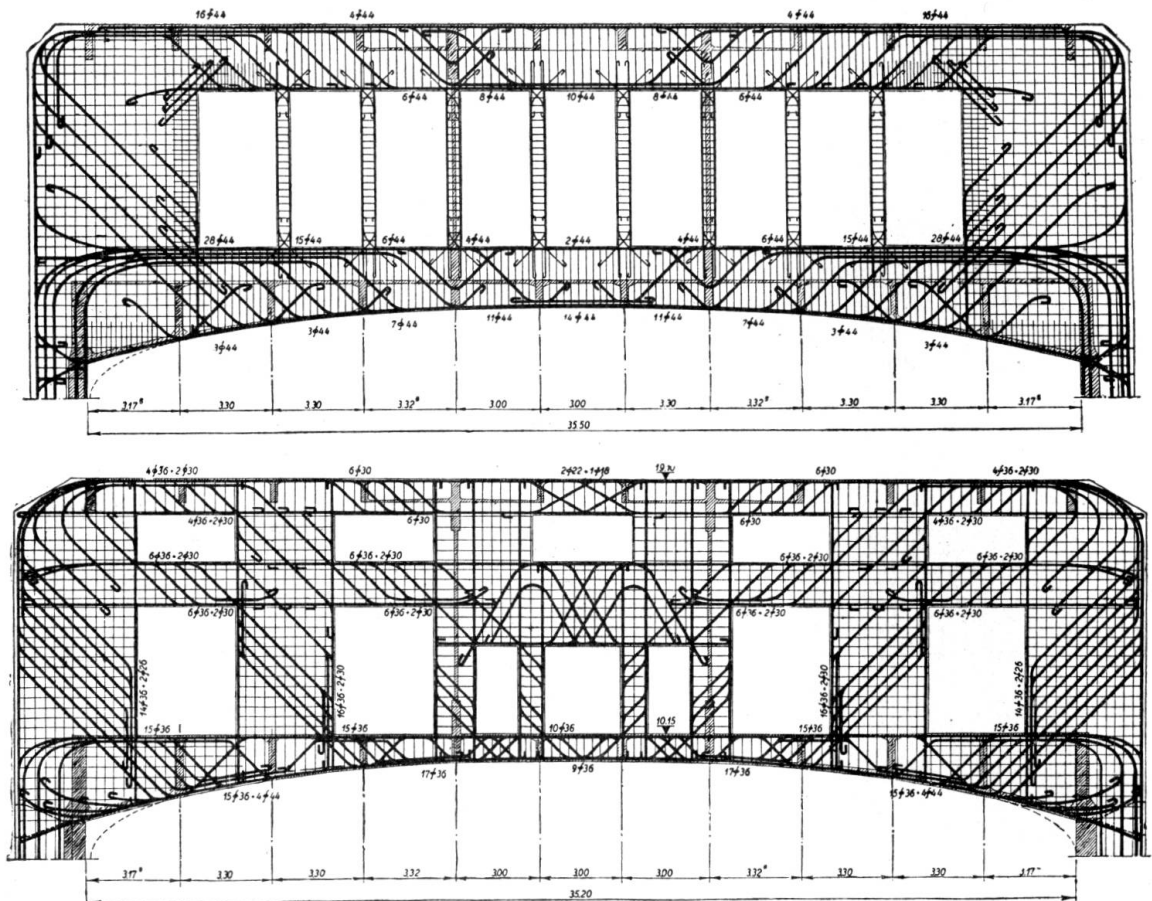


Fig. 3 und 4.

de plaque correspondantes. Les autres nervures transversales peuvent être considérées comme suspendues aux parois portantes principales.

Les nervures transversales qui coïncident avec des parois de la hauteur de l'étage, peuvent être considérées comme infiniment rigides par rapport aux autres.