

Les ponts dans la nouvelle gare maritime de Naples

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

Objektyp: **Article**

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

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

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-3065>

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.

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

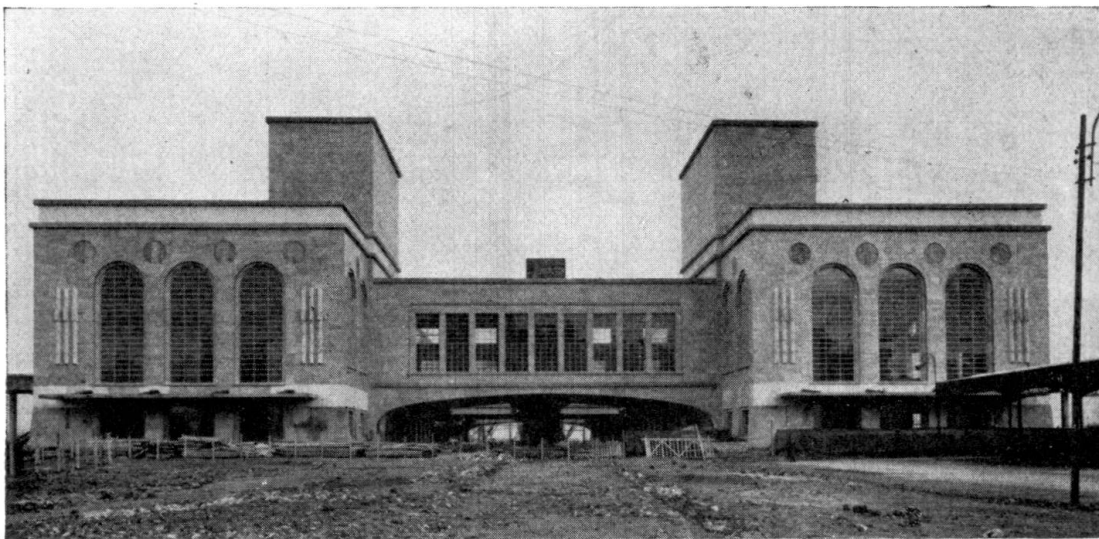


Fig. 1.

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

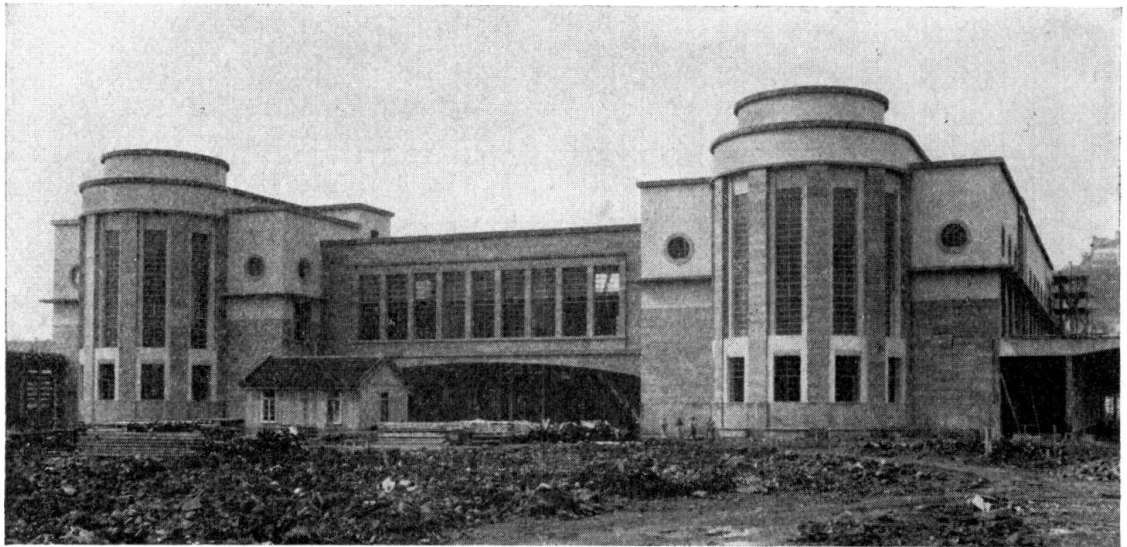


Fig. 2.

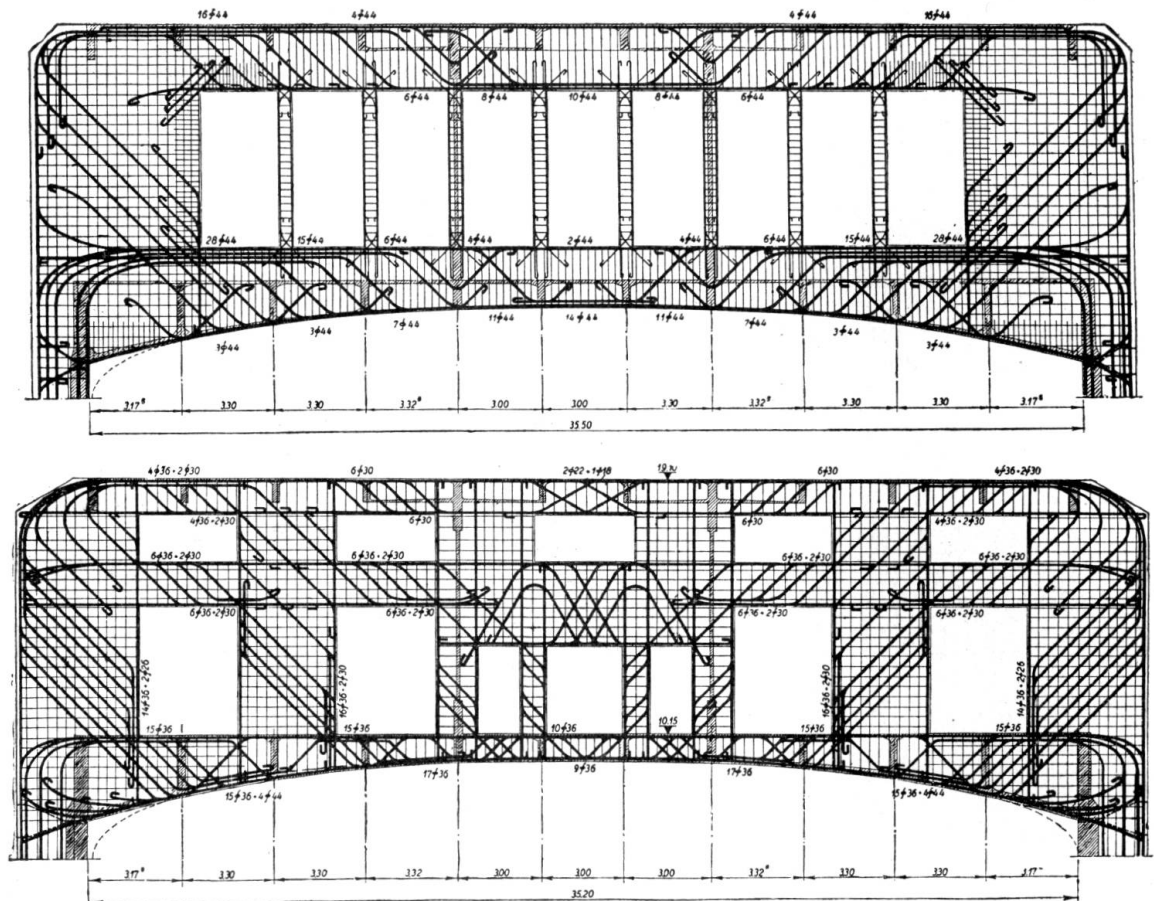


Fig. 3 und 4.

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.