

## Bau der Brücke über den Reissenbach in Schwadorf.

### PROTOKOLL

aufgenommen in Schwadorf am 4. September 1900 (Auszug).

Gegenstand ist die Belastungsprobe  
der Brücke über den Reissenbach Kilometer 12/13 der Brucker Reichsstrasse (polit. Bez. Bruck a./L.).

Gegenwärtig die Gefertigten.

Das Detailproject der genannten nach dem System Hennebique hergestellten Brücke wurde von der Firma Eduard Ast in Wien verfasst und von dem k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 24. April 1900, Z. 7267, genehmigt.

Der diesbezügliche Vertrag wurde am 17. Mai 1900 abgeschlossen und von der k. k. Statthalterei in Wien mit der Verfügung vom 30. Mai 1900, Z. 48827, genehmigt.

Zur Belastungsprobe wurde seitens des k. k. Ministeriums des Innern der k. k. Baurat Karl Haberkalt mit dem Erlasse Z. 31829 ex 1900 delegiert. -- Die Gefertigten fanden sich am 4. September 1900 an der Baustelle ein.

An der Hand der den Bau betreffenden Acten wurde zunächst folgendes konstatiert:

Zur Probelastung wurden zwei schwere Wagen verwendet, welche in leerem Zustande auf die Brücke gebracht und dort mit Pflastersteinen auf das vorgeschriebene Gewicht von 12.000 *kg* per 1 Wagen beladen wurden.

Die Stellung der Wagen, die Dimensionen derselben, ihr Eigen- und Ladungsgewicht sind aus der Beilage B ersichtlich; die gezeichnete Lage der Wagen entspricht nahezu der ungünstigsten Belastung für die Tragrippen 3, 4 und 5.

Die volle Last wurde durch circa zwei Stunden auf der Brücke belassen und dann die Wagen um je 4000 *kg* entlastet und hierauf mittels einer Bespannung von je 10 Pferden über die Brücke gezogen.

Unter der Einwirkung der beschriebenen Last entstanden folgende Deformationen:

	Durchbiegung in Millimeter		
	totale	bleibende	elastische
Tragrippe 1	0·2	0·0	0·2
» 2	0·65	0·25	0·4
» 3	0·78	0·28	0·5
» 4	0·73	0·32	0·41
» 5	0·5	0·5	0·5
Platte 3—4	0·81	0·26	0·51

Die Libellen an den Widerlagern zeigten kaum merkbare Veränderungen; die durch die Nivellements konstatierten Änderungen der Höhenlage der Widerlager  $0\cdot3-0\cdot7\text{ mm}$  liegen innerhalb der Grenzen der Beobachtungsfehler, so dass nirgends eine Bewegung der Widerlager mit Sicherheit behauptet werden kann.

Wie aus der obigen Tabelle hervorgeht, sind die beobachteten Einsenkungen der Tragrippen und der Betonplatte sehr klein und variieren in den niedrigen (den Mittelrippen) in den elastischen Durchbiegungen von  $0\cdot40-0\cdot50\text{ mm}$ , in den bleibenden von  $0\cdot25-0\cdot32\text{ mm}$ . Bei den zwei Seitenrippen sind sie wegen deren grösserer Höhe noch geringer; die elastischen betragen  $0\cdot2$ , beziehungsweise  $0\cdot5\text{ mm}$ , während bleibende nicht zu konstatieren waren.

An den Trägern selbst waren keinerlei äussere Veränderungen wahrnehmbar; insbesondere waren nirgends Risse entstanden. Das Verhalten der Brücke muss demnach als ein sehr günstiges bezeichnet werden.

Geschlossen und gefertigt:

**Krenn** m. p.  
Ingenieur, k. k. Baurat.

für Ingenieur Eduard Ast:  
**Trziberski** m. p.

**Karl Haberkalt** m. p.  
k. k. Baurat im Ministerium des Innern.

Bemerkung des Kommissionsleiters:

Auf Grund des günstigen Ergebnisses der Belastungsprobe wird die gegenständliche Brücke zur öffentlichen Benützung für geeignet erklärt.

**Karl Haberkalt** m. p.  
k. k. Baurat.