

## Bau der Brücke über den Gayaer Bach im Zuge der Zufahrtstrasse zur Station »Stadt Gaya«.

### PROTOKOLL

aufgenommen am 25. September 1900 in Gaya in Gegenwart der Gefertigten. (Auszug.)

Gegenstand ist die Vornahme der Belastungsprobe der nach dem System »Hennebique«  
erbauten, im Zuge der Zufahrtstrasse zur Station »Stadt Gaya« gelegenen Brücke über den Gayaer Bach  
zufolge Erlasses des mähr. Landesausschusses vom 9. September 1900, Z. 45452.

Diese Brücke wurde von der Brüner Lokal-Eisenbahngesellschaft als »Konzessionärin« der Lokalbahn »Mutnitz-Gaya« nach dem vorgelegten, vom mähr. Landesauschusse mit Erlass vom 30. Juni 1900, Nr. 32150, genehmigten Projekte auf eigene Kosten hergestellt.

Die Baudurchführung wurde der Unternehmung für Beton- und Monierbau »Ing. Eduard Ast« in Wien übertragen.

Die Konstruktion wurde in allen ihren Teilen gemessen, mit dem genehmigten Projekte vollkommen übereinstimmend und in einem tadellosen Zustande befunden.

Als Belastungsmateriale für die gleichförmig verteilte Last wurden für die Fahrbahn gebrannte Ziegel, für den Gehsteg Bruchstein verwendet.

Nach der statistischen Berechnung betrug die Belastungsfläche (der Fahrbahn und des Gehsteges)  $10.00 \times (2 + 6.00) = 80.00 m^2$  und die derselben entsprechende Gesamtbelastung  $460 kg \text{ per } 1 m^2 = 36.800 kg$ .

Nachdem das Belastungsmateriale nicht auf die ganze Breite der Fahrbahn und des Gehsteges aufgebracht werden konnte, so wurde dasselbe auf der nutzbaren Breite von  $5.2 m$  der Fahrbahn und  $1.80 m$  des Gehsteges verteilt, so dass pro  $1 m^2$  Fahrbahn  $525 kg$  und pro  $1 m^2$  Gehsteges  $510 kg$  entfielen. Ausserdem wurde noch die Fahrbahn, nachdem dieselbe noch nicht beschottert war, entsprechend der reduzierten Fläche mit  $294 kg$  pro  $1 m^2$ , insgesamt also mit  $819 kg$  belastet.

Die Gesamtbelastung, welche auf Fahrbahn und Gehsteg aufgebracht wurde, betrug  $51.768 kg$ .

Mit dem Aufbringen des Belastungsmateriales wurde um 9 Uhr 20 Minuten begonnen und war dasselbe um 12 Uhr 30 Minuten vollendet aufgebracht.

Dasselbe wurde bis 2 Uhr nachmittags, sohin durch  $1\frac{1}{2}$  Stunden, auf der Brücke belassen.

Es wurde sodann mittels Nivellements als auch durch direkte Messung die Durchbiegung an der mittleren Tragrippe und an der Endrippe, welche den Gehsteg trägt, konstatiert, und zwar bei der ersteren mit  $2 mm$ , bei der letzteren mit  $0 mm$ .

Nach Abräumung der Gesamtlast wurde die Durchbiegung an den angegebenen zwei Stellen abermals gemessen und es betrug dieselbe  $0,5\text{ mm}$ , bzw.  $0,00\text{ mm}$ .

Letztere Knoten repräsentieren die bleibende Durchbiegung.

Die nun vorgenommene genaue Untersuchung aller Tragkonstruktionsteile ergab, dass keinerlei Formveränderung an denselben vorgekommen ist, so dass dieselben vollkommen intakt vorgefunden wurden.

Am nächsten Tage, das ist am 26. September, wurde die Brückenfahrbahn beschottert und sodann die Belastung mit der mobilen Verkehrslast durchgeführt.

Als solche wurde eine Pferdestrassenwalze im Gesamtgewichte von  $6000\text{ kg}$ , welche mit drei Paar Pferden bespannt war, verwendet.

Bei der Befahrung der Brückenfahrbahn, und zwar ober der mittleren Tragrippe wurde an dieser eine totale Durchbiegung von  $0,7\text{ mm}$  beobachtet, welche nach Entfernung der Walze vollständig zurückging, so dass eine bleibende Durchbiegung ausblieb.

Das Verhalten der Tragkonstruktion während des Befahrens mit der Strassenwalze war derart günstig, dass keinerlei Formveränderung der Tragkonstruktionsteile, insbesondere keine Risse oder Sprünge wahrgenommen werden konnten.

Seitliche Schwankungen fanden überhaupt nicht statt.

Auf Grund des geschilderten ausserordentlich günstigen Resultates der Belastungsprobe wurde die Brücke dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Geschlossen und gefertigt:

Za přijímající silniční správu:

**Fr. Sedlár** v. z.  
předseda.

**K. Holl** m. p.  
L.-Baurat.

Für die Lokalbahn-Unternehmung:

**Hans Kovič** m. p.  
Ingenieur.

**Gustav Dostal** m. p.  
L.-Oberingenieur.