

RECONSTRUIREA PODULUI PESTE INN INTRE BRAUNAU ȘI SIMBACH

Comunicat de inginerul OTTO FLÖGL

(Urmare)

F. Culeea austriacă.

Culeea austriacă fu fixată în zidul orașului Braunau, din care cauză, acest zid se dărîmă pe o lățime de 12 m. de jur împrejur. Fundațiunea acestei culee fu simplă întru atât că, carbonatul de fer solid de pe țărmul drept (austriac) al riului, în locul unde e așezată culeea, e la 4.506 m. d'asupra etiagiului. Fundațiunea e cu 3.928 m. d'asupra lui zero, prin urmare numai 0.578 m. intră în stratul solid de carbonat de fer și o.744 m. se află sub suprafața terenului (Fig. 3, Pl. I).

Scurgerea apelor din Braunau și a prisosului

apei de la fântâna publică ce se află acolo, se face prin culeea, care conține pentru acest scop o hazna verticală de 11 m. lungime, 0.7 m. lățime, 8 m. adâncime, în care vine apa unui canal zidit de 0.7 m. lățime, 0.8 m. înălțime, 42 m. lungime, așezat în axa drumului podului și în care canal se imbucă, în tot lungul său, șase canale laterale de ciment (trei de fie-care parte), apoi de aci apa e dusă prin culeea în riul Inn, trecînd printr'un canal zidit de 0.7 m. lățime, 0.1 m. înălțime, 22 m. lungime, ce străbate drumul de halagiu. (Fig. 1 și 3, Pl. I. și fig. 6, 7, 8 și 9 Pl. II).



Fig. 1. Portaful podului bavarez

Culeea și zidurile întoarse sunt din piatră brută, cu o îmbrăcăminte de piatră de talie, haznaua și cele două canale principale din piatră brută, a canalului din culeea i se dă asemenea în parte o îmbrăcăminte de piatră de talie. La cele două asize numai de 1.055 m. de înalte ale fundațiunii culeei, la acela al canalului din culeea și la învelișul canalelor s'a întrebuițat gompholit monogenic din Salzburg, la îmbrăcăminte de piatră a culeei situată d'asupra terenului (secțiunea cc, fig. 4, Pl. I și câte-va asize figura 10, 11, 12 și 13, Pl. 65),

apoi la fața vedută a zidurilor întoarse, granit pur, lucrat din Schärding, la zidăria de piatră brută și la pavarea canalelor s'a întrebuițat asemenea Granit din Schärding.

Fundațiunea culeei, haznaua și canalele sunt făcute (Portland-Cement-Nördel) cu mortar de ciment de Portland (Gartenau) în proporție de 1:3, iar zidăria culeei d'asupra fundațiunii și zidurile întoarse de Portland-Cement-Halkmörtel.

Ivindu-se apă la suprafața carbonatului de fer, se așază dindărătul culeei a haznălei o țevă cu trei imbucături în hazna, la înălțimea fundațiunii.

G. Capul podului austriac.

Pentru îmbunătățirea nivelului la capul podului austriac, se umplu tot spațiul de jos al orașului Braunau, drumul la capul podului se șoselui și se prevădu de ambele părți cu rigole pavate

cu cuburi de granit. Pe cărările podului de pe ambele părți se făcură trotore de granit Schärding cu bordură de piatră cioplită din același material, (fig. 6, Pl. II), cari stabilesc comunicațiunea cu trotorele orașului.

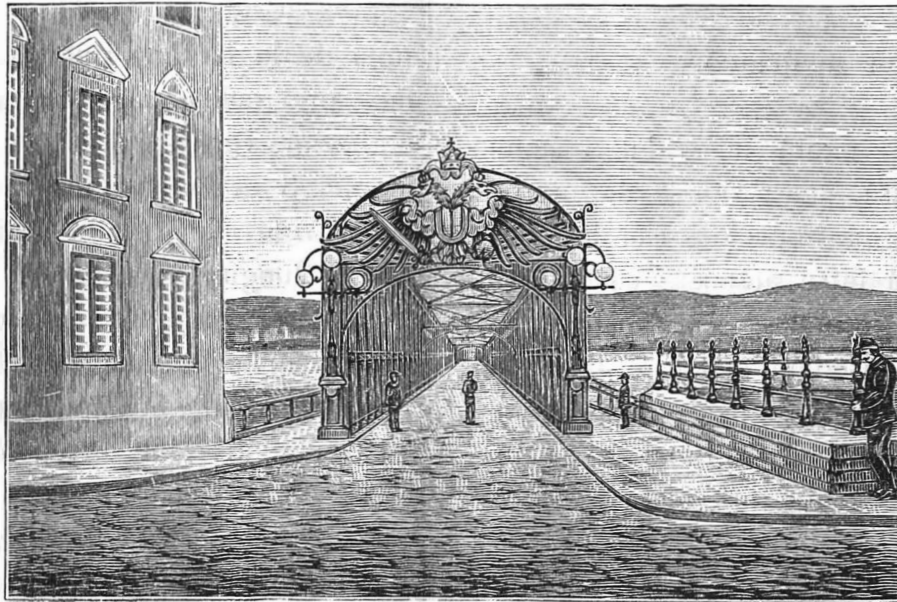


Fig. 2, Portalul podului austriac.

Prin dărîmarea vechei porți a orașului Braunau rezultă în dreapta podului o suprafață de 20 m. lungime, și în mijlociu 6 m. lățime, al cărei nivel se află cu 1 m. mai sus de cât acela al drumului de la capul podului (fig. 2, Pl. II) Nr. preced.

Intre aceasta și platoul mai mic, întrebuițat ca grădină, se ridică un zid de reazem dintr'o zidărie de piatră cu rosturi incerte și cu un

curonament de lespedî, totul de granit de Schärding.

În spre Inn, platoul e limitat de zidul orașului, ridicat la aceeași înălțime ca și zidul de sprijin și ca și dînsul prevăduț cu abacuri (secțiunea cc, fig. 5, Pl. II) și cu frumos parapet de fer masiv.

În stînga capului podului se zidi căsuța pentru paznicul podului.

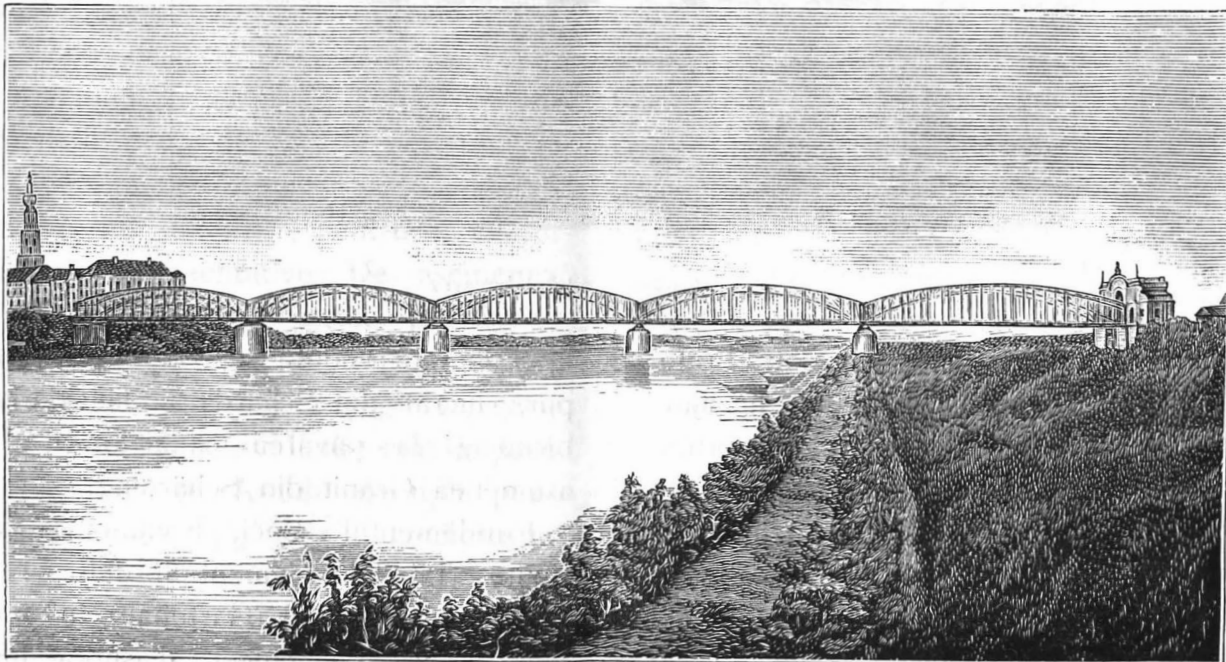


Fig. 3, Vederea totală a podului peste Inn.

H. Inchiderea podului la culea austriacă.

Orașul Braunau era închis în spre Inn printr'o

poartă veche, care conținea pasagiul strimt și repede la vechiul pod de lemn.

Clădirea acestei porți trebui să se dărîme,

când se construiește podul nou, din cauza pasiunii prea strimte și a relelor condițiuni de nivel de la capul podului, așa că orașul e deschis în spre Inn.

Relațiunile locale de pe ambele țărmuri ale râului nu permisese, ca axa noului pod să se așeze în prelungirea axei orașului Braunau, ci trebui să se așeze în axa Innului și anume astfel ca să formeze cu axa orașului Braunau un unghi de 160° , din care cauză aspectul podului de la Braunau e foarte defavorabil.

Ar fi fost negreșit posibil să se mascheze iarăși întregul pod prin zidirea unei porți pe partea râului despre Braunau. Inșă pentru obținerea spațiului necesar pentru clădirea unei porți corespunzătoare, ar fi trebuit să se dărime o parte din clădirea amfioaiților din Braunau, de unde ar fi rezultat că întreaga clădire să fie din nou reconstruită. Inșăși clădirea porții ar fi cerut cheltueli destul de însemnate, cari ar fi fost și mai mult mărite prin reconstrucțiunea clădirei amfioaiților, așa că nu se păru rațional să se cheltuiască sume așa de mari de bani pentru o mică provincie și numai din punctul de vedere estetic. Așa că se renunță la clădirea unei porți ca închidere a podului pe țărmul austriac al râului.

Pe partea bavareză a râului unde podul se termină pe terenul liber de tot, se zidi ca închidere a podului o poartă monumentală și somptuoasă după planul asesorului bavarez Schildhauer (fig. 1).

De acea trebui să se construiască și pe partea austriacă, deși într'un mod simplu, o închidere decorativă a podului, care se făcu în forma unui vultur imperial așezat pe cadrul construcțiunii de fer și a două candelabre cu trei brațe, așezate în fața cadrului pe două socluri de granit înalte de 1.7 m., pentru luminarea cu electricitate.

Imposantul vultur heraldic și polichromiat, executat după planul arhitectului civil Raimond Jeblinger din Linz, de către maestrul ferar Mathias Toman din Viena, e o lucrare toată de mână și un cap d'operă de artă națională.

El măsoară 8 m. în lățime, 4.5 m. înălțime, cântărește 800 kg. și e cel mai mare vultur

imperial ce s'a făcut vr'o dată din fer bătut (fig. 2).

I. Culea bavareză cu rampă și pila de pe uscat bavarez.

Pentru complectare se mai menționează aci, relativ la partea podului, situată pe țărmul bavarez al râului că, atât pila de pe uscat cât și pila din riu dimensionat, construit și zidit din aceleași materiale ca și pila bavareză, culea bavareză primi avu fundațiuni de beton, iar restul e construit din piatră de Schärding (granit) cu blocuri de același material.

K. Costul podului.

Cheltuelile podului precum și ale construcțiunilor ce țineau de densus erau :

a) Partea austriacă a podului.

(1 $\frac{1}{2}$ pilă din riu, 1 culeă și 2 travee),

I. Costul construcțiunii de fer și a tablierului propriu zis cu trotuar și partea din mijloc	fl. 92.419,49
II. Costul 1 $\frac{1}{2}$ pilă din riu pneumatic fundat	» 79.646,58
III. Costul culeei austriace, al canalelor, al umplerii pieței orașului, al șoselei de la capul podului, al dărâmării vechei porți, al construirii zidului de reazem și zidului orașului, al adăpostirilor la clădirea pentru amfioaiți și al casei pentru paznic	« 25.658,96
IV. Costul podului de serviciu împreună cu capul acestui pod	« 14.146,75
V. Costul decorurilor de la capul podului austriac (Vultur și candelabru).	« 2.556,54
VI. Costul nivelării.	» 1.432,84
VII. Diferite aședări de semne de înălțime, spargerea gheții în timpul construcțiunii, scoaterea parilor, încărcături de probă etc.	« 2.115,58
Suma cheltuelilor pentru partea austriacă a podului	fl. 217.976,04

b) Partea bavareză a podului.

(1¹/₂ Pilă din râu, 1 pilă pe uscat, 1 culeă și 3 travee).

I. Costul construcției de fer și a tablierului propriu Țis cu trotoar și partea din mijloc	fl. 117.293.94
II. Costul a 1 ¹ / ₂ pilă din râu pneumatic fundat	« 66,213.32
III. Costul pilelor de pe uscat, al culeei bavareze și al rampei	« 48.078.00
IV. Costul podului de serviciu	» 23.037.46
V. Costul portalului	« 35.234.95
VI. Diferite cheltueli	» 5.071.61
Suma cheltuelilor pentru partea bavareză a podului ¹⁾	fl. 294.929.28

Deci a rezultat cheltueli pentru întregul pod (partea austriacă și cea bavareză) :

I. Pentru construcțiunea de fer și a tablierului propriu Țis cu trotoar și partea de mijloc (5 deschidături).	fl. 209.713.43
II. Pentru trei pile din râu, 1 stîlp de pe uscat, 2 culeei, râmpe și lucrări accesorii	« 228.226.19
III. Pentru podul de serviciu	« 37.184.21
IV. Pentru decorul de la capul austriac al podului și pentru portalul bavarez	« 37.791.49
Costul total al întregului pod.	fl. 512.905.32

Dispozițiunea totală a podului aci descris se poate vedea din fig. 3.

REGULAMENT

de exploatare și de siguranță publică pentru căile ferate de interes local, condate în conformitate cu legea promulgată la 30 Maiu 1898

CAPITOLUL I

Dispozițiuni generale

Art. 1. Ministerul de lucrări publice controlează și supraveghează exploatarea căilor ferate de interes local prin agenții delegați în acest scop.

Art. 2. Nici o linie sau parte de linie nu se va putea pune în exploatare fără a fi mai înteu dobândit învoirea ministerului de lucrări publice.

Această învoire se va da numai după ce se va constata:

1. Că calea ferată și dependențele ei sunt construite întocmai după dispozițiunile actului de concesiune și a planurilor aprobate, și întrunesc toate condițiunile de soliditate

2. Că este înzestrată cu toate mijloacele trebuincioase, ca exploatarea să se facă în siguranță și în bune condițiuni.

3. Că în construcție s'au luat toate măsurile trebuincioase ca, prin exploatarea ei, să nu se

aducă piedici proprietăților învecinate, precum: Drumuri, scurgeri de ape, etc.

4. În fine că personalul de exploatare este în număr îndestulător și are cunoștințele trebuincioase.

Cel puțin 80% din acest personal trebuie să fie de naționalitate română.

CAPITOLUL II

Indatoririle concesionarilor și agenților lor.

Art. 3. Concesionarul este dator a lua toate măsurile de lipsă pentru a asigura în tot timpul exploatărei:

a) Buna stare de întreținere a liniei, a clădirilor și a tuturilor celor-alte dependențe ale sale;

b) Paza liniei și a pasagelor de nivel, potrivit actului de concesiune;

c) Privegherea și manevrarea acelor și a semnalelor de Ți și de noapte;

d) Luminarea gărilor și a curților stațiunilor;

e) Menținerea liberei circulațiuni în tot timpul

¹⁾ O. marcă prețuindu-se aci 60 kreizer austriaci.