

Nový železniční most v Deggendorfu

je nejdelší železniční most přes Dunaj v Německu. Nová ocelová konstrukce na čtyřech mohutných železobetonových pilířích a nahradila roku 2010 starý železniční most postavený roku 1877. V ose starého mostu zůstala lávka pro pěší a cyklisty.

Fakta a čísla

Délka: 466 m

Příhradová konstrukce výška: 10,18 m (Fachwerkhöhe možná je to něco jiného.)

Šířka: 8,40 m

Světlá/průjezdná výška: 8 m (Lichte Höhe/Durchfahrtshöhe)

Konstrukce hmotnost: 3800 tun

Celkové náklady projektu: 37 milionů €

Doba výstavby: dva roky

Historie

Výstavba železničního mostu v Deggendorfu byla nezbytná, protože starý železniční most, postavený v roce 1877 byl již za dobou své životnosti. Kromě toho dělal větším plavidlům problémy výška 3,80 m nad nejvyšší plavební vodní hladinou, která je pro kontejnerové lodě příliš nízká. Proto byla na jaře roku 2009 zahájena stavba nového mostu. Most byl smontován ve Fischerdorfu a poté po vodě odsunut na místo uložení. Zakázku na tento projekt získala ve velké evropské konkurenci Deggendorfská společnost Streicher.

Stavební firma DSD byla pověřena úpravami a demolicí starého mostu.

Náklady stavby byly rozděleny na polovinu. Polovinu železnice a polovinu vodní cesty RMD GmbH. (Rýn-Mohan-Dunaj)

Na novém mostě je průjezdná výška nad nejvyšší plavební vodní hladinou osm metrů. Nový most je postaven patnáct metrů od starého mostu proti proudu Dunaje. Příhradová konstrukce je vyšší než měl starý most a zároveň také nově je součástí mostu i mimoúrovňové křížení železnice a Novosedelské ulice města Deggendorfu.

Ocelové části nástavby byly dodány z Antverp. Části dodávané z Číny byly dovezeny kamiony přes Hamburk. Konstrukce je na pilířích uložena na teflonová kluzná ložiska.

V pozdním létě roku 2010 začaly stavební práce na mostě pro pěší a cyklisty přes Dunaj. Nový železniční most byl otevřen dne 28. června 2010. Demontáže starého železničního mostu začaly 29. září – tedy za tři měsíce dva mosty přes Dunaj.

Následující odstavec je příliš odborný a nedokážu ho přeložit – je to asi nějaká novinka v redukování dynamických sil, vznikající provozem vlaku, které normálně jsou přenášeny na konstrukci mostu.

Novum bei der neuen Deggendorfer Eisenbahnbrücke: Sie ist die erste lange Brücke in Deutschland, bei der ein so genannter Steuerstab dafür sorgt, dass die Horizontalkräfte, die beim Bremsen oder Beschleunigen der Züge entstehen, auf zwei Pfeiler verteilt werden. So ein Stab ist ein dickwandiges, 106 Meter langes Stahlrohr zwischen Pfeiler 2 und 3. Bislang wurden solche Steuerstäbe nur bei kürzeren Bauwerken verwendet.