



D-Brücke



Die Krupp D-Brücke ist eine Brückenkonstruktion die im THW zum Ersatz zerstörter Brücken verwendet wird. Sie wurde 1959/60 von den Firmen Krupp und MAN gemeinschaftlich entwickelt. Auf Grund von wandelnden Einsatzbereichen wurden die zuerst verwendeten Holzfahrbahnen und stählernen Normalfahrbahnen durch die Flachfahrbahn ergänzt. Alle drei Fahrbahnarten waren für eine Brückenklasse 30 nach DIN 1072 zugelassen. Eine Weiterentwicklung ermöglichte durch Änderung der Fahrbahn eine Brückenklasse 60/30. Die Brücke kann als Standard-Brücke sowohl temporär als auch permanent eingesetzt werden. Das Gerät ist gemäß DIN-Norm für den zivilen Verkehr zugelassen.

Diese Brückenart ist nach deutschen Vorschriften für stählerne Brücken berechnet. Die Einzelelemente sind untereinander vollkommen austauschbar und werden miteinander verschraubt.

Bauweisen:

Systembrücken bestehen im Unterschied zu herkömmlichen Brücken aus vorgefertigten, normierten Teilen und funktionieren wie ein Baukasten. Abhängig von Spannweite (max. 90m) und erforderlicher Tragkraft kann eine passende Bauform gewählt werden. Bauformen werden durch die Anzahl der nebeneinander und übereinander eingebauten Haupttragelemente unterschieden. So unterscheidet man ein-, zwei-, dreiwandige bzw. ein- und zweistöckige Bauformen. Mit entsprechenden Zwischenlagern können selbstverständlich auch größere Spannweiten realisiert werden. In jedem Fall kann eine Systembrücke innerhalb weniger Stunden errichtet werden und eignet sich daher besonders als Notfall-, Ersatz-, Behelfs- und Baustellenbrücke.

Montage:

Es handelt sich hier um eine Brückenkonstruktion, die in sogenannter Vorschubbauweise erstellt wird. Die Brücke wird also auf einer Rollenbahn vor dem zu überbrückenden "Graben" erstellt und mittels eines zusätzlichen Vorbauschnabels über den "Graben" geschoben. Der Vorbauschnabel dient nur als Montagehilfe und ist in einer "Leichtbauweise" erstellt. Durch geeignete Bauweise dieses Vorbauschnabels werden auch der Durchhang bei der Montage ausgeglichen, damit die Brücke auf dem gegenüberliegenden "Kipprollenlager" einwandfrei aufläuft. Er wird nachdem die Brücke vorgeschoben ist wieder demontiert. Der Rückbau einer solchen Brücke erfolgt in umgekehrter Weise. Die Brücke kann auf Grund der Einzelgewichte nur mit mechanischen Hebezeugen (Kran) gebaut werden. Alle Verbindungen werden mittels "Passschrauben" hergestellt.