

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ

Авторы: П. М. Саламахин

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ, предназначен для пропуска ж.-д. составов через водную преграду. Ж. м. строят балочной, реже арочной или комбинированной (напр., арки с затяжкой) систем, из стали, сталежелезобетона, железобетона. На широких реках судоходные пролёты перекрывают обычно стальными решётчатыми балочными пролётными строениями с ездой понизу. На малых реках и в несудоходных пролётах, как правило, применяют сплошные стальные или жел.-бетон. балочные пролётные строения. Ж. м. сооружают под один, два или неск. ж.-д. путей. Крупные мосты обычно строят совмещёнными – под ж.-д. и автомобильное движение. Одним из крупнейших является мостовой переход Сэто-Охаси между пятью островами (Япония, 1988, длина ок. 10 км), все сооружения которого имеют два яруса: верхний – под четыре полосы автотранспорта, нижний – под два ж.-д. пути.



Железнодорожный мост через реку Амур.

К конструкциям Ж. м. предъявляются повышенные требования по прочности и выносливости в связи с интенсивным динамич. воздействием на них ж.-д. составов.

Большинство Ж. м. являются стратегич. объектами, они обычно оснащаются спец. защитными системами от несанкционированного на них проникновения, чтобы не допустить попыток осуществления диверсионных, террористических или иных

противоправных действий.

Самый длинный Ж. м. (2006) построен через р. Янцзы возле г. Нанкин в Китае (длина 6775 м).

