

Das "Ermüden" des Materials

Autor(en): **Wyss, Th.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **38 (1945)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987085>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

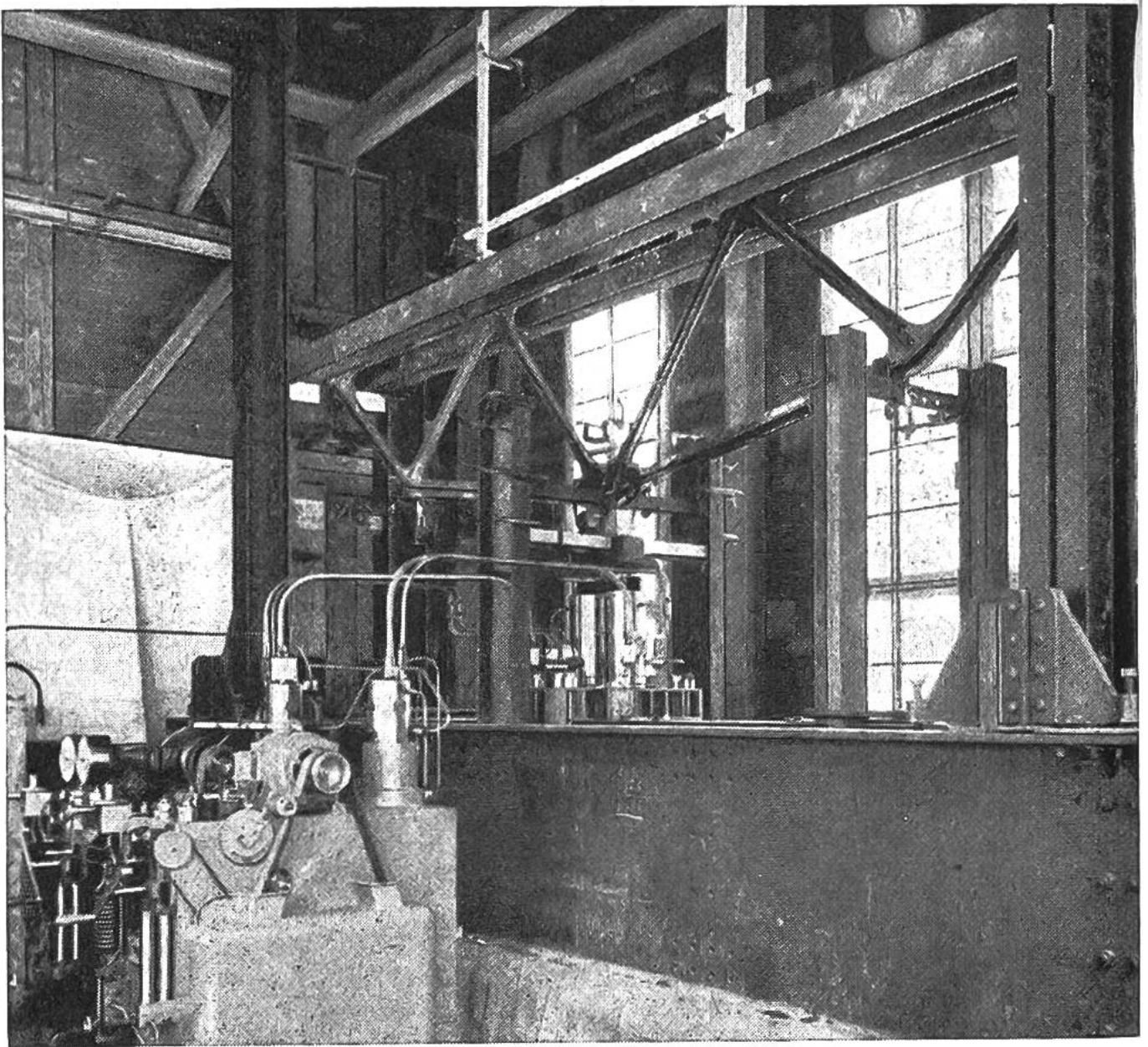


Abb. 1: Ein geschweisster Fachwerkträger als Modell einer Stahlbrücke wird einem Ermüdungsversuch unterworfen. Links ist die Pulsatormaschine mit den daran angeschlossenen auf- und niedergehenden Kolben sichtbar.

DAS „ERMÜDEN“ DES MATERIALS.

Th. Wyss, Eidgen. Materialprüfungsanstalt, Zürich.

Viele Einzelteile von Kraftmaschinen, Automobilen, Flugzeugen, Schienenfahrzeugen, aber auch ganze Brücken sind im Betrieb den verschiedensten Beanspruchungsarten ausgesetzt. Insbesondere können stossweise Krafteinwirkungen aussergewöhnliche Beanspruchungen hervorrufen. Wird das Material örtlich überbeansprucht, oder finden sich Beschädigungen oder Fehler im Material vor, so kann an der betreffenden Stelle ein Anriss entstehen, der ständig grösser wird

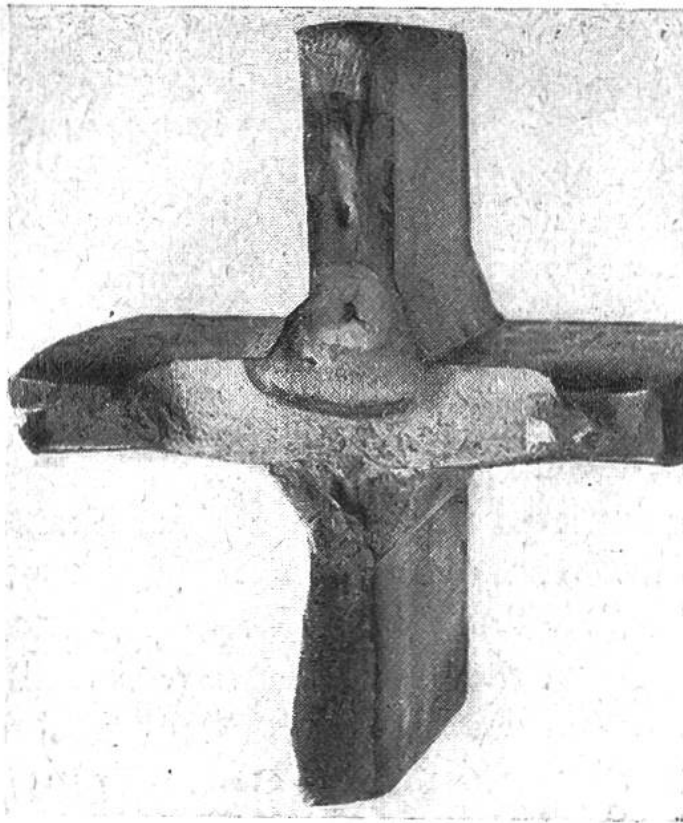


Abb. 2: Ermüdungsbruch am geschweissten Kreuzungspunkt einer Fachwerkstrebe.

und allmählich einen solchen Umfang annimmt, dass der noch verbleibende Rest des Querschnittes plötzlich durchbricht. Ein solcher Bruch wird als Ermüdungs- oder Dauerbruch bezeichnet, weil die Bruchursache eine örtliche Überbeanspruchung ist und der Bruchvorgang sich über eine mehr oder weniger lange Zeitspanne, vielleicht Tage, Wochen oder Monate, erstreckt. Er zeichnet sich insbesondere durch die Ausgangsstelle des Anrisses aus, ferner durch die Schicht-

linien, indem sich nach jeder Ruhepause eine solche bildet, und durch den Restbruch. Anhand der Schichtlinien lässt sich das Fortschreiten des Anrisses deutlich verfolgen. Die moderne Technik trachtet durch weitgehende Untersuchungen, besonders durch die Materialprüfung, festzustellen, welche Massnahmen notwendig sind, damit solche Ermüdungsbrüche vermieden werden können.

Abbildung 1 zeigt als Modell einer Stahlbrücke einen geschweissten Fachwerkträger, der durch wechselnde Beanspruchung bis zum Bruch geprüft wird. Er ist in einem Gerüst an beiden Enden aufgelagert und wird in der Mitte von unten her durch auf- und niedergehende Kolben der Wechselbeanspruchung unterzogen. Diese Kolben werden während vieler Tage, Tag und Nacht, durch Pulsatormaschinen betätigt. In Abbildung 2 ist der Dauerbruch an einer Strebe dargestellt. Er ist von einer als dunkler Fleck erscheinenden Fehlerstelle der Schweissnaht ausgegangen und hat sich dann über den untern und teilweise über den waagrechten Schen-

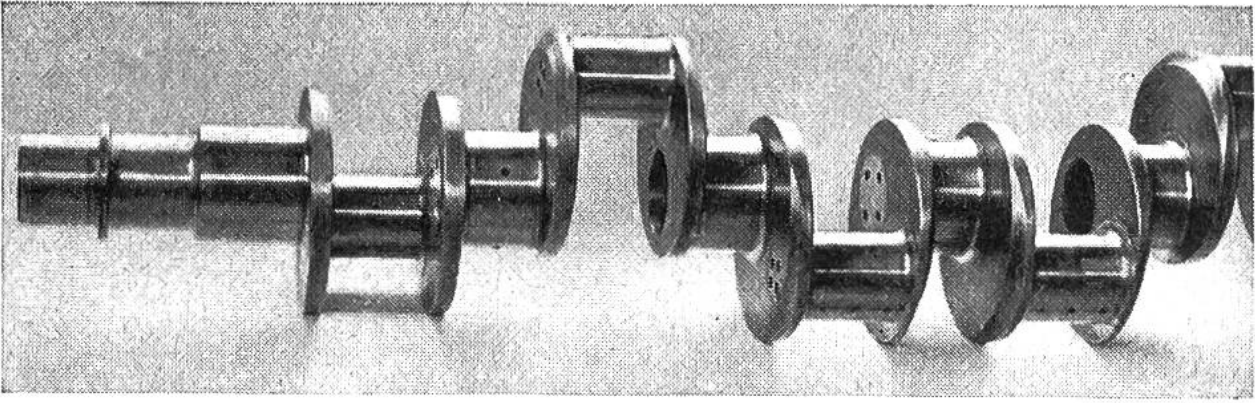


Abb. 3: Kurbelwelle eines Flugmotors.

kel des kreuzförmigen Querschnittes ausgebreitet. Der übrige Teil des Querschnittes ist hernach plötzlich durchgerissen. Ein besonders wichtiger und zugleich stark beanspruchter Teil der Fahr- oder Flugzeuge ist die Kurbelwelle (Abb. 3), welche die Verbindung zwischen Getriebe und Motor herstellt. Sie weist eine komplizierte Form auf. Gerade in den ersten Entwicklungsjahren der Fahrzeuge sind öfters Unglücksfälle durch Bruch der Kurbelwelle entstanden. Heutzutage werden solche empfindlichen Bestandteile bei Neu-

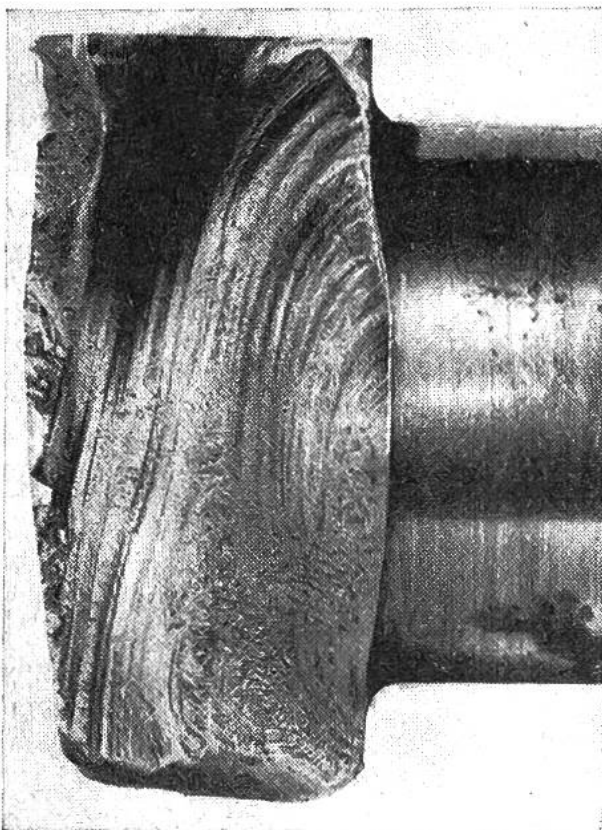


Abb. 4: Dauerbruch an der Kurbelwelle eines Lastwagens.

konstruktionen meist vor Inbetriebsetzung aufs genaueste untersucht und geprüft. Abbildung 4 zeigt den Dauerbruch einer Automobilkurbelwelle, der von der Übergangsstelle zwischen waagrechtlicher Achse und senkrechtem Arm ausgegangen ist. Die Schichtlinien und damit das Fortschreiten des Risses sind deutlich erkennbar.

Aber auch das Herstellungsmaterial für Schienenfahrzeuge muss äusserst widerstandsfähig sein. Denken wir nur an die grosse Beanspruchung der Räder und Achsen von Eisenbahnwagen! Nicht

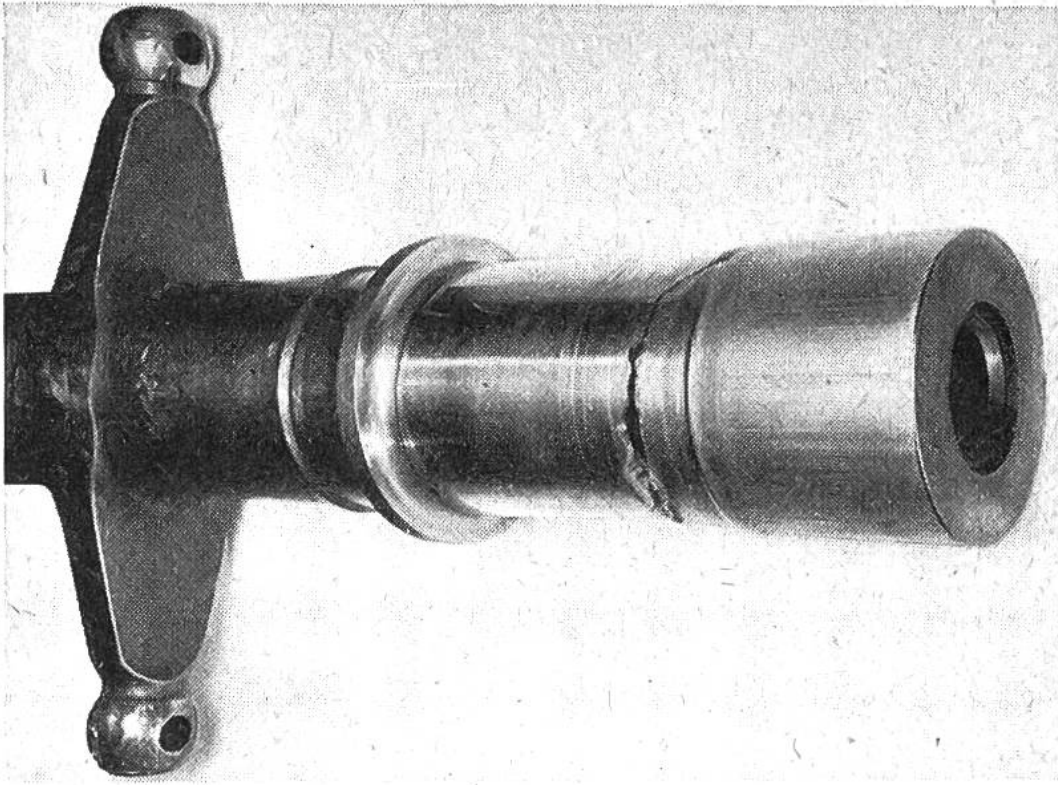


Abb. 5: Gebrochene Triebachse eines elektrischen Fahrzeugs.

umsonst ist es Vorschrift, dass das Wagenmaterial nach bestimmten Zeitabschnitten immer wieder genau überprüft werde. In Abbildung 5 ist die gebrochene Achse eines elektrischen Triebfahrzeugs dargestellt. Der Dauerbruch befindet sich unmittelbar neben dem zylindrischen Ende, an dem der Radstern angebracht ist. Ursache des Bruches

war eine Beschädigung an der Oberfläche durch äussere Einflüsse. In Abbildung 6 ist die Bruchfläche dargestellt. Die Ausgangsstelle ist am dunklen Fleck nahe am Scheitel erkennbar. Die Schichtlinien sind deutlich zu sehen.

Besondere Beachtung muss auch den Brüchen an Eisenbahnschienen geschenkt werden. Ein solcher ist in Abbildung 8 dargestellt. Der Ermüdungsbruch ging

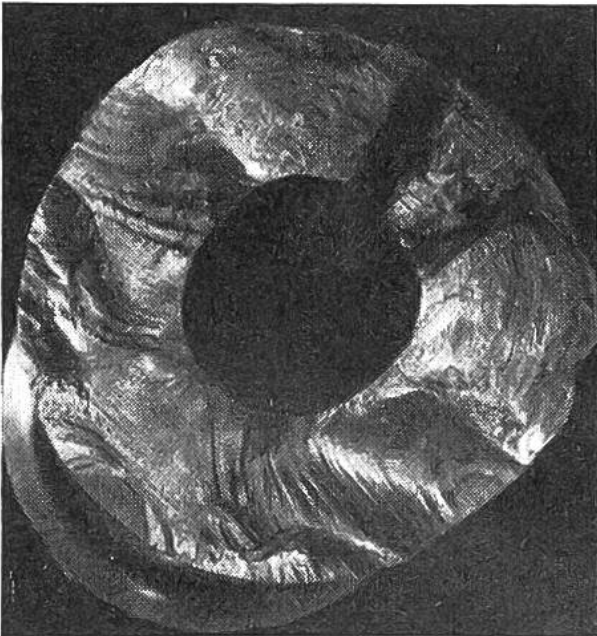


Abb. 6: Dauerbruch dieser Achse.

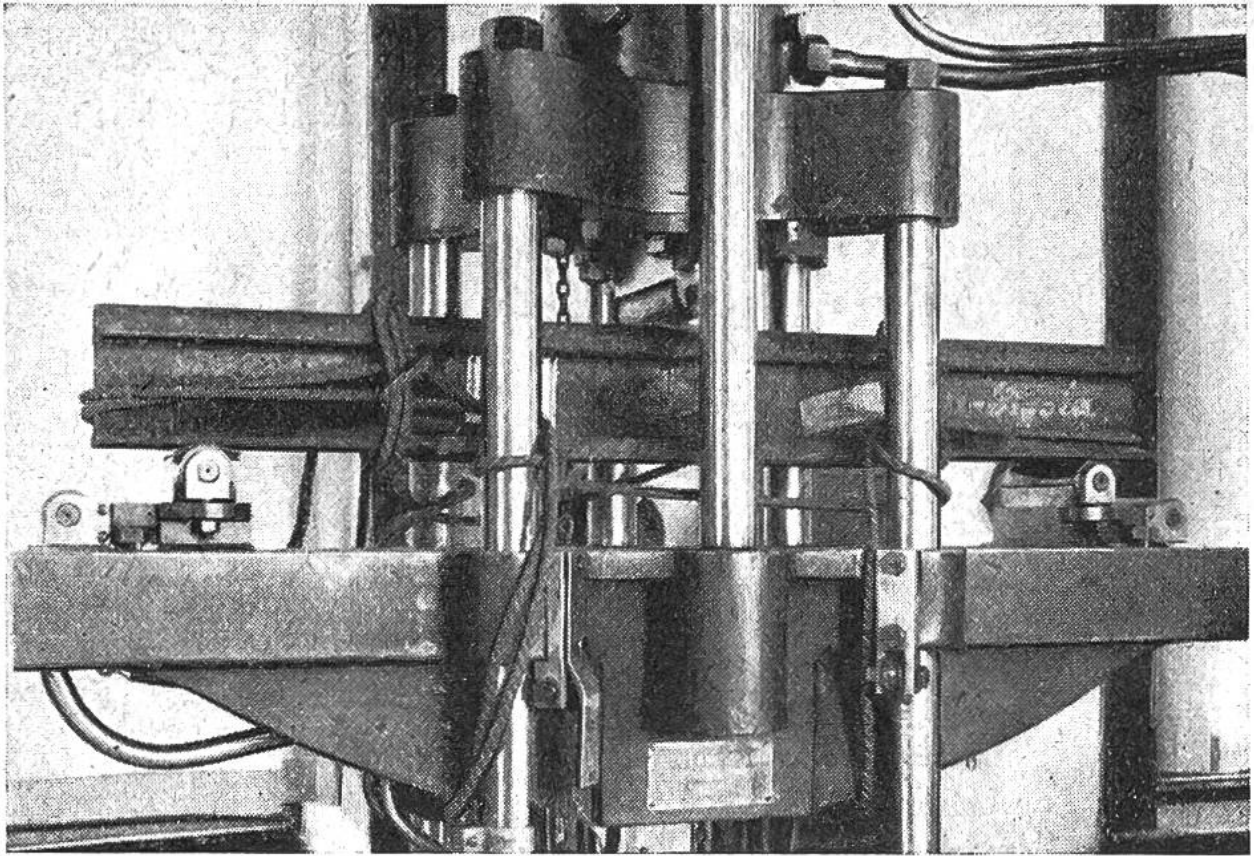


Abb. 7: Prüfung einer Schiene auf Ermüdung im Pulsator.

vom Fuss aus; er umfasst den ganzen Fuss. Steg und Kopf brachen hernach plötzlich durch. In Abbildung 7 ist ein Ermüdungsversuch in der Eidgen. Materialprüfungsanstalt mit einem Schienenabschnitt dargestellt, der an beiden Enden auf einem waagrechten Joch der Pulsatormaschine aufgelagert ist und oben in der Mitte belastet wird. Durch die ständige Veränderung der Mittelast werden die Verhältnisse der Wirklichkeit nachgeahmt.



Abb. 8: Dauerbruch einer Schiene.

Aus diesen Ausführungen ist ersichtlich, dass seitens der Technik und der Behörden keine Anstrengung gescheut wird, um bei Bauwerken die notwendige Sicherheit zu gewährleisten.