

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 8

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die schiedbaren Leichtmetall-Legierungen in der Maschinen-Industrie. — Neues Rollmaterial auf dem Bündnerischen Eisenbahnnetz. — Umbau von Aufnahmegebäuden der Rh. B. — Stollenvortrieb-Methode „heading and bench.“ — Neue Strassenbrücke über die Elbe in Dresden. — Ausstellung Neues Bauen im Kunstgewerbe-Museum Zürich, 14. Februar bis 15. März 1931. — Mitteilungen: Die

elektrische Treidelei auf dem Rhein-Rhone-Kanal. Der neue Fiat-Diesel-Flugmotor. Internationale Automobil- und Fahrrad-Ausstellung in Genf. Ein neuer Betondehnungs-messer. — Nekrologie: Carl Fischer. — Wettbewerbe: Bebauungsplan für die Gemeinde Langenthal. Neuanlage und Umbau von Strassenzügen in St. Gallen. Schulhaus in Oerlikon. Kinderhaus der Bündner Heilstätte in Arosa. — Literatur.

Band 97

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 8

Die schiedbaren Leichtmetall-Legierungen in der Maschinenindustrie.

Von Dr. MAX KOENIG, beratender Ingenieur, Zürich.

(Schluss von Seite 81.)

c) Torsion.

Unter der Einwirkung des Torsionsmomentes M entsteht die Schubspannung $\tau = \frac{M_T}{W}$. Der Stab muss so bemessen werden, dass sein polares Widerstandsmoment

$$W_p \geq \frac{M_T}{\sigma_{zul}}$$

ist, oder es wird auch oft einfach der zulässige Torsionswinkel für den laufenden Meter vorgeschrieben (z. B. $\leq 1/4^\circ$). Für den Torsionswinkel gilt

$$\varphi = \frac{180}{\pi} \frac{M_T l}{G J \rho},$$

worin G hier den Schubmodul bedeutet.

Bei gleichem Moment und verhältnismässig gleichen Schubspannungen (als Schubspannung kann etwa das 0,7fache der zulässigen Zugbeanspruchung genommen werden) verhalten sich die Balkengewichte wie bei Biegung, d. h.

$$\frac{G_L}{G_S} = \frac{\gamma_L}{\gamma_S} \left(\frac{\sigma_S}{\sigma_L} \right)^{3/2}$$

Auch für das Verhältnis der Deformationsarbeit

$$A = \frac{M_T^2 l}{2 G J \rho}$$

erhalten wir einen Ausdruck, der sich von jenen bei Biegung nur dadurch unterscheidet, dass an Stelle des Elastizitätsmoduls der Schubmodul G oder dessen Aequivalent $\frac{E}{2(1+\nu)}$ getreten ist.

$$\frac{A_L}{A_S} = \frac{G_S}{G_L} \left(\frac{\sigma_S}{\sigma_L} \right)^{4/3} = \frac{1 + \nu_L}{1 + \nu_S} \frac{E_S}{E_L} \left(\frac{\sigma_S}{\sigma_L} \right)^{4/3}$$

Die Gewichte von Stäben mit gleichem Torsionsmoment und gleichem Torsionswinkel φ verhalten sich wie

$$\frac{G_L}{G_S} = \frac{\gamma_L}{\gamma_S} \left(\frac{G_S}{G_L} \right)^{1/2} = \frac{\gamma_S}{\gamma_L} \left(\frac{1 - \nu_L E_S}{1 - \nu_S E_L} \right)^{1/2}$$

Das selbe Gewichtsverhältnis zeigen auch Stäbe gleicher Torsionsfestigkeit $G J \rho$.

d) Knickung.

Auf Knickung müssen Konstruktionselemente geprüft werden, die eine im Verhältnis zum Querschnitt grosse Länge besitzen. Als Schlankheit eines Stabes bezeichnet man das Verhältnis l_0/i , wo l_0 die freie Knicklänge und i den Trägheitsradius des Querschnittes mit dem kleinsten Trägheitsmoment bedeuten. Die Euler'sche Formel für die Knickbelastung

$$P_K = c \frac{J E}{l_0^2} = n Q$$

gilt für l_0/i -Werte ≥ 100 . Für kleinere Werte sind die Tetmajer'schen Formeln heranzuziehen, n = Sicherheitsfaktor, Q = zulässige Belastung. Der Stab wird so bemessen, dass

$$J_{min} \geq \frac{n Q l_0^2}{\pi^2 E}$$

Dabei ist besonders bei gedrunenen Stäben nachzuprüfen, ob nicht etwa die Druckspannungen ausschlaggebend werden. Für solche gedrückte Stäbe sind zentralsymmetrische Rohr-, Hut- und Kastenformen (event. durch Zusammenbau verschiedener Profile erhalten) am zweckmässigsten, da sie bei kleinem Gewichte grosse Trägheitsmomente bieten.

Die Gewichte von kreisrunden, auf gleiche Knicklast P_K bemessener Stäbe verhalten sich bei gleicher Knicklänge wie

$$\frac{G_L}{G_S} = \frac{\gamma_L}{\gamma_S} \left(\frac{E_S}{E_L} \right)^{1/2}$$

Zahlenmässig ausgewertet ergeben sich die gleichen Verhältnisse wie unter Biegung (gleiche Auslenkung), siehe Tabelle V.

Das Durchmesserverhältnis ist unter diesen Voraussetzungen

$$\frac{d_L}{d_S} = \left(\frac{G_L \gamma_S}{G_S \gamma_L} \right)^{1/2} \approx 1,3$$

d. h. der Leichtmetallstab hat einen um etwa 30% grössern Durchmesser.

Besonderes Interesse bieten die Verhältnisse bei

e) Stoss.

Wenn auf einen vollkommen elastischen Stab eine unendlich grosse Masse mit der Geschwindigkeit W aufstösst, dann entsteht eine Kompressionswelle, die sich mit der Schall-Geschwindigkeit a durch den Stab fortpflanzt. Nach dem Prinzip vom Antrieb und Bewegungsgrösse ergibt sich die spezifische Beanspruchung (Druck oder Zug) als

$$\sigma = \mu a W$$

Die Schallgeschwindigkeit a im Material ist abhängig von der spezifischen Masse $\mu (= \frac{\gamma}{g})$ und dem Elastizitätsmodul. Es ist $a = \sqrt{\frac{E}{\mu}}$. Darnach ist die Schallgeschwindigkeit in Stahl

$$a_S = \sqrt{\frac{22 \times 981 \times 109}{7,85 \times 104}} = 5240 \text{ m/sec}$$

und in der Leichtlegierung

$$a_L = \sqrt{\frac{0,75 \times 981 \times 109}{2,72 \times 104}} = 5200 \text{ m/sec}$$

also praktisch gleich.

Immer unter der Voraussetzung einer unendlich grossen Schlag-Masse verhalten sich dagegen die Stossbeanspruchungen wie

$$\frac{\sigma_L}{\sigma_S} = \left(\frac{\gamma_L E_L}{\gamma_S E_S} \right)^{1/2}$$

Praktisch wichtiger sind die Stoss-Beanspruchungen unter dem Einfluss von Schlägen endlicher Massen m , wie z. B. beim raschen Heben (Ziehen) von Ventilen mit schweren Ventiltellern in den Spindeln auftreten. Hier wird für einen Stab die Gleichung der Beanspruchung von der Form $\sigma = W \sqrt{\frac{m E}{F l}}$, sodass unter der Voraussetzung gleicher Sicherheit bezogen auf Streckgrenze für das Gewichtsverhältnis entsprechender Stäbe der Ausdruck

$$\frac{G_L}{G_S} = \left(\frac{\sigma_S}{\sigma_L} \right)^2 \frac{\gamma_L E_L}{\gamma_S E_S}$$

entsteht.

Für Baustahl 37 ergibt sich $\frac{G_L}{G_S} = 0,075$. Dieser Wert zeigt besonders deutlich die Eignung und Ueberlegenheit der Leichtlegierungen bezüglich Stossbeanspruchungen. Sogar gegenüber dem Cr-Ni-Stahl ergibt sich noch immer eine Gewichtsverminderungsmöglichkeit von rd. 50%.

Interessant ist es auch, in Abhängigkeit vom Konstruktionsmaterial die Kräfte zu vergleichen, die beim Zusammenprallen von zwei sich bewegenden Massen auftreten. Praktisch ist der Fall gegeben durch Schwer- und Leichtmetall-Bahnwagen.

Für die Impulsänderung beim Zusammenstoss gilt

$$P = (1 + k) (\nu_1 - \nu_2) \frac{m_1 m_2}{m_1 + m_2}$$

worin k die Stossziffer und $\nu_1 - \nu_2$ die Differenz der Wagengeschwindigkeiten beim Zusammenstoss bedeuten.

Wenn wir eine Ganzstahl- mit einer theoretischen Ganzleichtmetalllegierung-Ausführung vergleichen, so wird