

Zur Berücksichtigung der Reibungskräfte in Brückenauflagerungen

Autor(en): **Perl, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **115/116 (1940)**

Heft 17

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-51267>

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.

INHALT: Zur Berücksichtigung der Reibungskräfte in Brückenauf-lagerungen. — LANCIA-ARDEA, ein neuer Kleinwagen. — Ist der Zürich-see noch ein Trinkwasser-Reservoir? — Die Meinung des Werkbundes. — Gemeindehaus in Zollikon (Zürich). — Mitteilungen: Zellwolle, Lanital und Nylon. Luftbremsen an Flugzeugen. LA-Plastiken in der Stadt Zürich.

Bernische Gartenbauschule Oeschberg-Koppigen. 75 Jahre Dickerhoff & Widmann K.G. Berlin. Dieselelekt. Lokomotive Am⁴, der SBB. — Wett-bewerbe: Gewerbeschulhaus auf dem Sandgrubenareal in Basel. Sgraffito an der östlichen Giebelwand der kant. Turnhallen in Zürich. — Nekrologe: Paul Niethammer. — Mitteilungen der Vereine. — Vortrags-Kalender.

Band 116

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

Nr. 17

Zur Berücksichtigung der Reibungskräfte in Brückenauf-lagerungen

Von Dipl. Ing. H. PERL, Ingenieurbureau Simmen & Hunger, Chur

In den Normen vom 14. Mai 1935 (S. I. A. Nr. 112) ist gemäss Art. 23 die Reibungskraft R der Rollenlager in Prozenten des ohne Stosszuschlag ermittelten Auflagerdruckes A zu setzen:

$$R = 6000 \frac{A_0}{H_b d} \quad (1)$$

Hierin bedeuten:

A_0 den in t auf den cm der Rolle entfallenden Auflagerdruck
 d den Rollendurchmesser in cm
 H_b die Brinellhärte in kg/mm²

Nach Art. 47 der Normen ist für normalen Flusstahl die Mindesthärte $H_b = 100$ kg/mm², nach Art. 49 für Stahlguss $H_b = 110$ und nach Art. 52 für hochwertigen Stahlguss und für geschmie-deten Stahl $H_b = 180$ kg/mm².

Bei Linienlagerung ist die Pressung nach der Formel

$$\bar{\sigma} = 0,59 \sqrt{\frac{A \left(\frac{1}{r_1} + \frac{1}{r_2} \right)}{l \left(\frac{1}{E_1} + \frac{1}{E_2} \right)}} \quad (2)$$

zu rechnen (Art. 69).

Bei gewöhnlicher Ausbildung der Stahl-lager (Abb. 1) ist

$$r_1 = r \text{ und } r_2 = \infty, E_1 = E_2 = E$$

Damit wird

$$\bar{\sigma} = 0,59 \sqrt{\frac{A E}{2 l r}} = 0,59 \sqrt{\frac{A E}{l d}}$$

und daraus:

$$d = \frac{0,59^2 A E}{l \bar{\sigma}^2} = 0,3481 \frac{A E}{l \bar{\sigma}^2} \quad (3)$$

Setzt man den Wert (3) in (1) ein, so folgt

$$R = 17200 \frac{\bar{\sigma}^2}{H_b E} \quad (4)$$

und da für Stahlguss zulässig:

$$\begin{aligned} \bar{\sigma} &= 7,0 \text{ t/cm}^2 \\ E &= 2150 \text{ t/cm}^2 \\ H_b &= 110 \text{ kg/mm}^2 \end{aligned}$$

so ist

$$R = 17200 \frac{49}{110 \cdot 2150} = 3,6 \%$$

Als Horizontalkraft H ist demnach bei Stahlgussrollenlager zu setzen

$$H = 0,036 A \quad (5)$$

Bei Verwendung von Betonquadern mit Bleizwischenlagen (Abb.2) wird die Rei-bung wesentlich grösser. Bei einer sehr kleinen Verschiebung schon, z. B. nach rechts in Richtung der Brückenaxe, muss sich das Pendel drehen, sodass sich der Durchgangspunkt der Auflagerkraft A bei der oberen Bleiplatte nach links, bei der unteren nach rechts verschiebt.

Dadurch entsteht ein Moment und aus Gleichgewichtsgründen eine Horizontalkraft H . Diese kann je nach der Höhe des Pen-dels und je nach der Breite der Zentrierplatten sehr wohl 5 bis 7% von A betragen.

Für Gleitlager endlich ist nach Art. 23 der Normen zu setzen:

$$H = 0,20 A \quad (6)$$

Im Folgenden soll nachgewiesen werden, dass bei verhältnis-mässig schlanken Pfeilern und auch bei Widerlagern bei Ber-ücksichtigung des elastischen Verhaltens von Pfeiler und Bau-grund, selbst bei Einbau von nur festen Lagern die Horizontalkraft nicht grösser wird als die vorschritt-mässige Reibungskraft der Lager.

Zur Ermittlung des elastischen Verhaltens eines Pfeilers ist die Nachgiebigkeit des Schaftes und des Baugrundes infolge des Kraftangriffes zu berücksichtigen. Das Fundament selbst kann als starr vorausgesetzt werden. Beachtet man die in Abb. 3 ein-geführten Bezeichnungen, so ergibt sich die Horizontalverschie-bung des Pfeilerkopfes infolge einer Horizontalkraft H wie folgt:

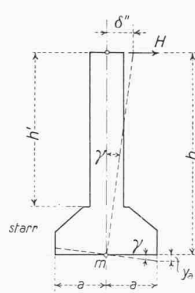


Abb. 3

a) infolge der Elastizität des Schaftes:

$$\delta' = \frac{1}{E J^3} H \quad (7)$$

E = Elastizitätsmodul des Materials,
 J = Trägheitsmoment des Pfeilerquer-schnittes.

b) infolge der Elastizität des Bau-grundes: Bezeichnet man mit p die vom Fundament auf den Baugrund ausgeübte Pressung, mit y die infolge dieser Pres-sung entstehende elastische Eindrückung des Baugrundes, so wird

$$k = \frac{p}{y} \quad (8)$$

allgemein als Bettungsziffer (t/m^3) bezeichnet. Es ist dann

$$p = k y, y = \frac{p}{k}$$

Eine Horizontalkraft H ergibt im Schwerpunkt der rechteckigen Grundrissfläche

$$M = H h$$

Die Pressung an der Fundamentkante ist

$$p = \frac{3}{2} \frac{H h}{b a^2}$$

Die Eindrückung an der Fundamentkante ist

$$y_a = \frac{p}{k} = \frac{3 H h}{2 b a^2 k}$$

Daraus folgt der Drehwinkel des Fundamentes

$$\gamma = \frac{y_a}{a} = \frac{3}{2} \frac{H h}{b a^3 k}$$

und die Verschiebung des Pfeilerkopfes

$$\delta'' = \gamma h = \frac{3}{2} \frac{H h^2}{b a^3 k} \quad (9)$$

Die Gesamthorizontalverschiebung des Pfeilerkopfes ist

$$\delta = \delta' + \delta'' = \frac{1}{3 E J} H h^3 + \frac{3}{2} \frac{H h^2}{b a^3 k} = H \left(\frac{h^3}{3 E J} + \frac{3}{2} \frac{h^2}{b a^3 k} \right)$$

daraus

$$H = \frac{\delta}{\frac{h^3}{3 E J} + \frac{3}{2} \frac{h^2}{b a^3 k}}$$

Setzt man $h = c h'$, so wird

$$\delta' = \frac{3}{2} \frac{H c^2 h'^2}{b a^3 k} = \frac{1}{3} \frac{H h^3}{2 b a^3 k h'} = \frac{1}{3} \frac{H h^3}{E J'}$$

Damit ist der Ausdruck für δ'' auf die gleiche Form wie jener für δ' gebracht. Für das ideelle Trägheitsmoment J' ist dabei zu setzen:

$$J' = \frac{2}{9} \frac{b a^3 k h'}{c^2 E} \quad (10)$$

Die Gesamtverschiebung wird somit:

$$\delta = \frac{1}{3} \frac{H h^3}{E} \left(\frac{1}{J} + \frac{1}{J'} \right)$$

Da andererseits die Verschiebung δ die bei symmetrischer Aus-bildung der Brücke von der Mitte aus erfolgende Ausdehnung oder Verkürzung infolge von Temperaturänderung und Schwin-den (bei Beton) ist, $\delta = \epsilon t \frac{L}{2}$ folgt aus der Gleichsetzung der

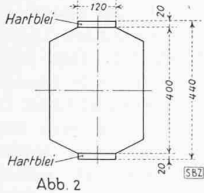


Abb. 2

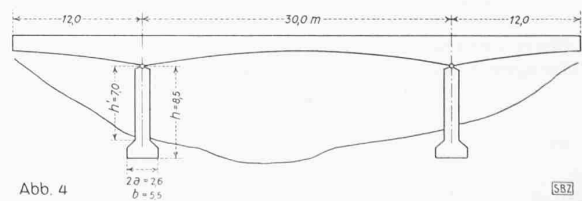


Abb. 4

587

beiden Ausdrücke für δ schliesslich:

$$H = \frac{3 E \epsilon t L}{2 h'^3 \left(\frac{1}{J} + \frac{1}{J'} \right)} \quad (11)$$

Hierbei ist vorausgesetzt, dass zwischen Ober- und Unterbau keine gegenseitige Verschiebung auftreten kann.

Um einen zahlenmässigen Vergleich zwischen der Reibungskraft R und der aus dem elastischen Verhalten der Fundamente errechneten Horizontalkraft H zu haben, sind im Folgenden zwei Beispiele durchgerechnet.

1. *Beispiel.* Eisenbetonbrücke mit einem Mittelfeld von 30,0 m und zwei Kragarmen von je 12,0 m Länge (Abb. 4). Auf beiden Pfeilern sind feste Lager vorgesehen.

Auflagerkraft der Brücke ohne Stosszuschlag	$A = 200 \text{ t}$
Pfeilergewicht	$= 70 \text{ t}$
Fundamentgewicht	$= 50 \text{ t}$
$N = 320 \text{ t}$	

Die Abmessungen des Pfeilers sind entsprechend den in Abb. 3 gewählten Bezeichnungen:

$a = \frac{1}{2} \cdot 2,60 = 1,30 \text{ m}$
$b = 5,5 \text{ m}$
$h' = 7,0 \text{ m}, h = 8,5 \text{ m}$
$c = 8,5 : 7,0 = 1,22$
E des Pfeilerbetons $= 1500000 \text{ t/m}^2$

Als Bettungsziffer werden in der Literatur Werte von 1000 bis 16000 t/m^3 angegeben. Der niedrige Wert gilt für sehr nachgiebigen, schlechten Baugrund, der hohe für festen Fels. Für normalen Baugrund kann 4000 bis 10000 t/m^3 gesetzt werden; für das Beispiel soll $k = 6000 \text{ t/m}^3$ gewählt werden. Pfeilerquerschnitt 1,0/4,8 m

$$J = \frac{1}{12} 4,8 \cdot 1,0^3 = 0,300 \text{ m}^4, \quad \frac{1}{J} = 3,33$$

J' nach Formel (10)

$$J' = \frac{2 \cdot 5,5 \cdot 1,3^3 \cdot 6000 \cdot 7,0}{9 \cdot 1,22^3 \cdot 1500000} = 0,0505 \text{ m}^4, \quad \frac{1}{J'} = 19,80$$

$$\frac{1}{J} + \frac{1}{J'} = 23,13$$

Damit folgt nach Formel (11)

$$H = \frac{3 \cdot 1500000 \cdot 0,00001 \cdot 30,0}{2 \cdot 343 \cdot 23,13} = 0,085 \cdot t$$

Für Temperatur ist im Maximum zu setzen	20°
für Schwinden	20°
zusammen $t = 40°$	

Damit wird $H = 0,085 \cdot 40 = 3,4 \text{ t}$.

Die auftretende Horizontalkraft ist demnach kleiner als die selbst für Stahllager einzusetzende Reibungskraft R . Bei einem Untergrund mit der Bettungsziffer $k = 10000 \text{ t/m}^3$ würde H erst den Wert 5,2 t erreichen, während die vorschriftsmässige Reibungskraft nach (5) 7,2 t beträgt.

2. *Beispiel.* Widerlager einer mittels Gleitlager auf ihm ruhenden Brücke von 10,0 m Stützweite (Abb. 5). Aus den in Abb. 5 eingetragenen Gewichten, Lasten und Seitenkräften errechnet man:

$$N = 122 \text{ t}$$

$$M = 34,1 \text{ mt}$$

Bodenpressung: max $p = 18,7 \text{ t/m}$
min $p = 0,7 \text{ t/m}$

Setzt man voraus, dass auf beiden Widerlagern feste Lager angeordnet werden, und dass die Widerlager als starre Körper

aufgefasst werden können, so ergibt sich bei Berücksichtigung der Nachgiebigkeit des Untergrundes nach (9):

$$\delta = \frac{3 H h^2}{2 b a^3 k}$$

und daraus

$$H = \frac{1}{3} \frac{b a^3 k \epsilon t L}{h^2}$$

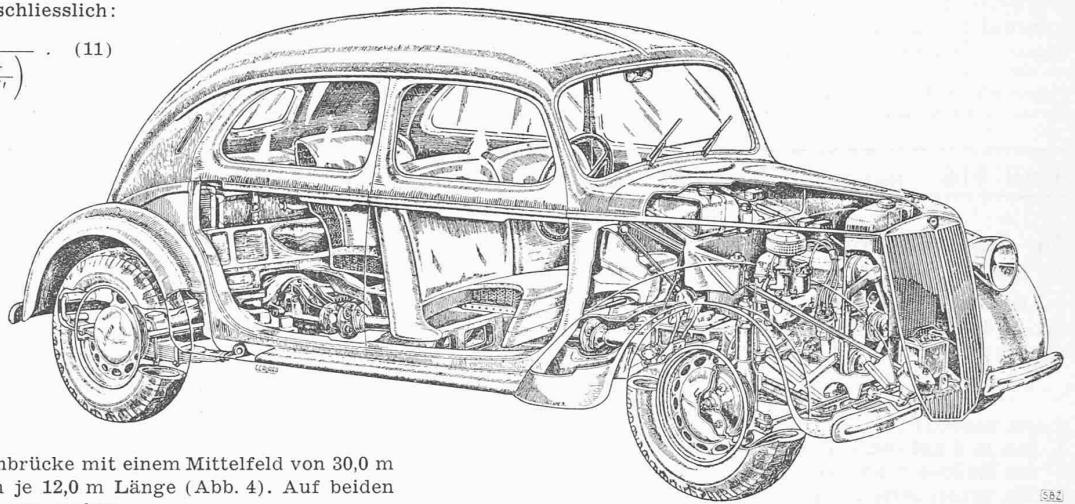


Abb. 1. Lancia-Ardea mit 5 PS-Vierzylinder-V-Motor, Limousine, vierplätzig, viertürig, mit pfostenloser Ganzstahlkarrosserie

Für die vorliegenden Abmessungen und ausserdem $k = 4000 \text{ t/m}^3$ und $t = 40°$ ergibt sich:

$$H = \frac{7,0 \cdot 0,9^3 \cdot 4000 \cdot 0,00001 \cdot 40 \cdot 10,0}{3 \cdot 9,0} = 3,02 \text{ t}$$

Das massgebende Moment in Bezug auf den Schwerpunkt m der Grundfläche vermindert sich demnach um $M = (8,40 - 3,02) \cdot 3,0 = 16,2 \text{ mt}$ und die Kantenpressung um $p = 4,3 \text{ t/m}^2$

Die Kantenpressung ist demnach nur $p = 18,7 - 4,3 = 14,4 \text{ t/m}^2$

Da 2,0 kg/cm^2 zulässig sind, könnte das Widerlager mit kleineren Abmessungen ausgeführt werden. Sollten die Widerlager erst nach Erstellung des Ueberbaues hinterfüllt werden, d. h. sorgt man dafür, dass der Erddruck, gleich wie die Horizontalkraft bei den Widerlagern, erst nachträglich wirksam wird, so könnte ein noch günstigerer Zustand und damit weitere Ersparnisse erzielt werden.

Schlussfolgerung. Bei Anordnung von nur festen Lagern ergeben sich oft bei Berücksichtigung der elastischen Nachgiebigkeit der Pfeilerschäfte und namentlich des Baugrundes Horizontalkräfte, die kleiner sind als die vorschriftsmässig einzusetzenden Reibungskräfte der Lager. Das gilt besonders für Pendelquader aus Beton und Gleitlager. Dadurch kann sowohl an den Lagern als auch an den Pfeilern und Widerlagern eingespart werden.

LANCIA-ARDEA, ein neuer Kleinwagen

Von Dipl. Ing. MAX TROESCH, Zürich

Dieses Jahr sind wir mit neuen Automobilmodellen nicht verwöhnt worden. Von den Amerikanermarken wurden nur wenige Wagen importiert oder in der Schweiz montiert und zudem ist dabei kein einziger Typ als vollständig neu zu bezeichnen, indem einfach die 1939er Ausführungen verfeinert wurden. Das selbe gilt von den europäischen Marken mit Ausnahme von Lancia, dessen Typ «Ardea» eine totale Neukonstruktion bedeutet (Abb. 1).

Ardea ist der kleinste Wagen, den Lancia je gebaut hat, aber er folgt der typischen Lancia-Tradition, die vom Modell Lambda (1923) bis zur Aprilia genügend bekannt ist: selbsttragende Carrosserie, Motor mit vier Zylindern in enger V-Stellung, unabhängige Vorderradaufhängung mittels vertikaler Kolben und Zylinder, die zugleich Feder und Stossdämpfer einschliessen und das Rad genau vertikal durchfedern lassen.

Nach der üblichen Lanciapraxis ist der 5 PS Vierzylinder-motor (Abb. 2 und 3) in V-Form mit sehr kleinem Winkel ausgeführt, sodass die Zylinder gestaffelt, eng aneinander gebaut, und dadurch die Wärmeverluste auf einem Minimum gehalten werden können. Sehr interessant ist die Art, wie die Ventile in den halbkugelförmigen Kompressionsräumen (Kompressionsverhältnis 1:6) durch eine einzige oben liegende Nockenwelle gesteuert werden (Abb. 4). Die Form des Verbrennungsraumes verlangt stark geneigte Ventile. Beim Aprilia sind diese durch ein kompliziertes System von Kipphebeln und Stosstangen betätigt, während hier auf die letztgenannten verzichtet werden konnte; auch können die Zündkerzen viel zugänglicher angeordnet werden. Da die Schwinghebelachsen nicht parallel zur Nockenwelle verlaufen, ergeben sich zwischen den Nocken und den aufliegenden Hebeln kleine Querbewegungen, die jedoch zufolge des kleinen Nockenhubes kaum nachteilig sein dürften.

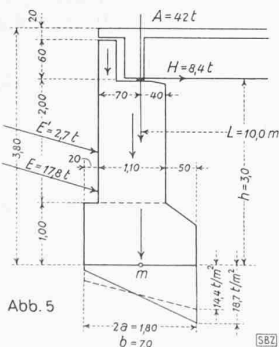


Abb. 5