

# Ueber Schweissspannungen bei gehinderter Schrumpfung

Autor(en): **Stüssi, F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83711>

## **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.



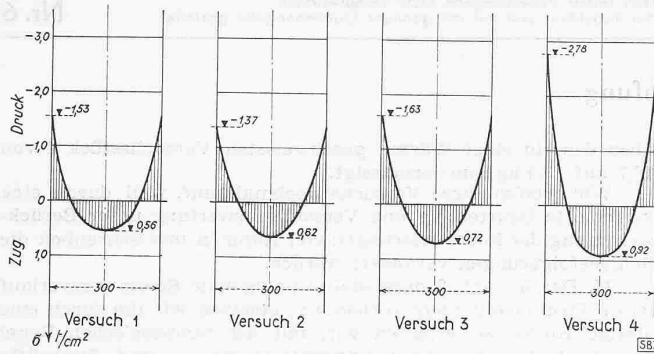


Abb. 3. Schweißspannungen bei ungehinderter Längenänderung

$$C_R = \frac{113}{0,128 - 0,047 - 0,052} = 3900 \text{ t/cm}^2$$

Dieser Wert ist plausibel, denn der Rahmenwiderstand  $C_R$  muss für die grosse Einspannlänge etwas kleiner sein als für die kleine Einspannlänge. Damit wird auch der angenehme Wert des Verformungswiderstandes  $C_S$  der Schrauben als annähernd richtig bestätigt.

Für die Versuche mit U-Naht, Versuch 3 mit Abkühlungs-pausen und Versuch 4 in einer Wärme geschweisst, ergeben sich, mit den gleichen Grundlagen berechnet, die Schrumpfmass  $s_0$  wie folgt:

$$\text{Versuch 3: } s_0 = \frac{152 \cdot 35}{2100 \cdot 90} + \frac{152}{4110} + 2 \cdot \frac{152}{9 \cdot 484} = 0,028 + 0,037 + 0,070 = 0,135 \text{ cm}$$

$$\text{Versuch 4: } s_0 = \frac{205 \cdot 35}{2100 \cdot 90} + \frac{205}{4110} + 2 \cdot \frac{205}{9 \cdot 484} = 0,038 + 0,050 + 0,094 = 0,182 \text{ cm}$$

Beim Versuch 4 hat sich, infolge der durch das Fehlen der Wurzellage entstandenen Unsicherheit in der Spannungsbestimmung, die Zugkraft  $Z$  offenbar etwas zu gross ergeben. Aus der Rahmenverformung  $\Delta l_R$ , die beim Versuch 4 mit 0,44 mm gemessen wurde, können wir auf eine Zugkraft  $Z$  von

$$Z = C_R \Delta l_R = 4110 \cdot 0,044 = 181 \text{ t}$$

und damit auf eine mittlere Spannung  $\sigma_m$  von

$$\sigma_m = \frac{181}{90} = 2,01 \text{ t/cm}^2 = 20,1 \text{ kg/mm}^2$$

und ein Schrumpfmass  $s_0 = 0,161 \text{ cm}$  schliessen.

Betrachten wir nun die verschiedenen Formänderungsanteile, so stellen wir fest, dass bei kurzer Einspannlänge die Längenänderung des Versuchsstabes rund ein Viertel, bei grosser Einspannlänge rund die Hälfte der Verformung des Rahmens und der Schrauben beträgt. Es handelte sich somit bei diesen Versuchen um Schweißen unter *sehr nachgiebiger Festhaltung*; auf diese Verhältnisse, und nicht etwa auf «starre Einspannung» sind die Schlussfolgerungen der Berichterstatte zu beziehen.

Ich habe absichtlich darauf verzichtet, bei dieser Auswertung die aus den Verkürzungen der Rahmenstiele berechneten Kräfte  $Z$  zu verwenden, weil hier, wegen der gedrungenen Form der Stiele (Scheibe anstatt schlanker Stab), die Spannungen kaum mehr linear verlaufen werden, sodass aus den Randspannungen allein nicht mehr auf die resultierende Kraft geschlossen werden darf.

III. Die Gleichung 1 erlaubt uns nun auch, diejenigen Kräfte  $Z$  zu bestimmen, die bei «starrer Einspannung», d. h. bei unnachgiebigen Schrauben und Rahmen, sich bei unbeschränkt elastischem Verhalten des Versuchsstückes ergeben würden. Für diesen Fall ist nämlich

$$s_0 = \frac{Z l}{E F} = \frac{\sigma_m l}{E}$$

oder

$$\sigma_m = \frac{s_0 E}{l} \dots \dots \dots (2)$$

Für die vier Versuche ergeben sich folgende Werte:

- Versuch 1:  $s_0 = 0,128 \text{ cm}$ ,  $l = 78 \text{ cm}$ ,  $\sigma_m = 3,45 \text{ t/cm}^2$
- Versuch 2:  $s_0 = 0,128 \text{ cm}$ ,  $l = 35 \text{ cm}$ ,  $\sigma_m = 7,68 \text{ t/cm}^2$
- Versuch 3:  $s_0 = 0,135 \text{ cm}$ ,  $l = 35 \text{ cm}$ ,  $\sigma_m = 8,10 \text{ t/cm}^2$
- Versuch 4:  $s_0 = 0,161 \text{ cm}$ ,  $l = 35 \text{ cm}$ ,  $\sigma_m = 9,66 \text{ t/cm}^2$

Da diese Werte der Durchschnittsspannung  $\sigma_m$  und damit die Spannungen  $\sigma$  selbst fast durchwegs über der Fließgrenze liegen, gilt die Voraussetzung des elastischen Verhaltens nicht mehr, sondern der Versuchsstab würde bei vollständig verhinderter Schrumpfung bis zur Fließgrenze beansprucht.

IV. Aus den Versuchsergebnissen Abb. 2 können nun aber, weil die Voraussetzung des elastischen Verhaltens im Untersuchungsbereich praktisch genügend genau zutrifft, auch die dieigenen Spannungen  $\sigma_0$  herausgelesen werden, die sich ergeben hätten, wenn die Stabenden während des Schweißens überhaupt nicht festgehalten worden wären. Aus Gleichgewichtsgründen muss dann nämlich sein:

$$\int_0^l \sigma dF = 0$$

oder es ist  $\sigma_0 = \sigma - \sigma_m \dots \dots \dots (3)$

Diese Spannungsverteilung  $\sigma_0$  ist in Abb. 3 aufgetragen, wo bei symmetrisch liegende Spannungswerte gemittelt wurden, um die zufällige Unsymmetrie auszuschalten. Beachten wir, dass aus den angegebenen Gründen die Spannungen 4 etwas zu gross gemessen wurden, so zeigt sich, dass die Schrumpfspannungen weniger stark anwachsen als die Nahtquerschnitte. Die «natürlichen» Schrumpfspannungen der Abb. 3 sind beträchtlich, aber immerhin doch erheblich kleiner, als bisher auf Grund theoretischer Untersuchungen<sup>4)</sup> angenommen wurde.

V. Die vorliegenden Untersuchungen zeigen eindeutig, dass die Nachgiebigkeit der Verbindungsmittel die Beanspruchungen in zusammengesetzten Bauteilen wesentlich stärker beeinflussen, als gewöhnlich angenommen wird. Die besprochenen Versuche können ohne die Berücksichtigung dieser Nachgiebigkeit überhaupt nicht zutreffend beurteilt werden.

Die systematische Untersuchung des Einflusses, den die Nachgiebigkeit der Verbindungsmittel auf das Kräftespiel in zusammengesetzten Bauteilen besitzt<sup>5)</sup>, ist eine baustatische Forschungsaufgabe der nächsten Zukunft.

### Die «Pluto»-Brennstoffleitungen durch den Kanal

Bekanntlich haben die Engländer und Amerikaner den Brennstoffnachschub für ihre Operationen auf dem Kontinent durch ins Meer versenkte Leitungen bewerkstelligt und so viele Tanker für den Krieg im fernen Osten frei bekommen. Die englische Zeitschrift «Engineering» beschreibt auf Seiten 425\*, 444\*, 464\*, 463\* und 504\*, Juni 1945, ausführlich die unter dem Decknamen «Pluto» (pipe lines under the ocean) bekannten Anlagen. Die Idee des Brennstoffnachschubes über den Kanal zwischen England und Frankreich durch Rohrleitungen soll ursprünglich vom heutigen Oberkommandierenden der Streitkräfte in Burma, Lord Louis Mountbatten herkommen, der damals die Ausbildung der «Commando»-Einheiten leitete. Sie wurde zunächst von den beiden Firmen «Siemens Brothers» und «The Anglo-Iranian Oil Company» aufgegriffen und auch verwirklicht, wobei das Hauptverdienst dem Obering, der zuletzt genannten Firma, Mr. Hartley, gebührt. Das angewendete System erhielt den Namen «Hais». Es ist erstaunlich und für uns lehrreich, was aus der Zusammenarbeit dieser beiden Firmen hervorging: Im Mai 1942 wurde in zwei Wochen ein Versuchstück von 50 mm  $\varnothing$  gebaut und in der Themse verlegt. Der Versuch gelang und Mountbatten unternahm bei der Regierung die nötigen Schritte, um sofort mit einem Grossversuch beginnen zu können. Denn man war sich bewusst, dass bedeutend grössere technische Schwierigkeiten zu überwinden sein werden, als etwa beim Verlegen eines elektrischen Kabels. Die neue Versuchsleitung erhielt 75 mm l. W., welches Mass bei allen späteren Leitungen beibehalten wurde. Sie wurde für einen Druck von 85 kg/cm<sup>2</sup> und eine Länge von 55 km gebaut und im Dezember 1942 im Bristol-Kanal von Swansea nach Watermouth verlegt; an dieser Stelle herrschen ganz ähnliche Meeresströmungen und Ebbe- und Flutverhältnisse wie im Kanal. Während mehr als einem Jahr erhielten die Bewohner von Cornwall ihren Brennstoff durch diese Versuchsleitung.

Technisch besteht das Problem im Wesentlichen darin, die Leitung in der ganzen für die Verbindung von einem Ufer zum andern erforderlichen Länge absolut dicht und fehlerfrei sowie rasch genug herzustellen und in einer für den Transport und das Verlegen zweckmässigen Form aufzustapeln. Gleichzeitig wurden zwei grundsätzlich verschiedene Bauarten verfolgt: Die biegsamen, im Wesentlichen aus Blei hergestellten «Hais»-Leitungen und die aus verhältnismässig dickwandigen Stahlrohren durch Stumpfschweissung hergestellten «Hamel»-Leitungen.

Die «Hais»-Leitungen bestehen aus Bleirohren von 75 mm l. W. und 5 mm Wandstärke, Abb. 1, die von zwei Armierungen umgeben sind. Die innere Armierung, die die Ringspannungen zufolge Innendruck aufzunehmen hat, ist gegenüber dem Blei-

<sup>4)</sup> Siehe z. B. G. Grüning: Die Schrumpfspannungen beim Schweißen. «Stahlbau» 1934, Heft 14.

<sup>5)</sup> Siehe z. B. F. Stüssi: Ueber den verdübelten Balken. SBZ, Bd. 122, S. 271\* (1943).