

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	88 (1970)
Heft:	11
Artikel:	Die Deformation der Laufringe an Zementdrehöfen und deren Auswirkung auf den Ofenmantel: einige Bemerkungen zum Beitrag von Dr. H. Mettler
Autor:	Barp, B. / Schuch, M.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-84451

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Deformation der Laufringe an Zementdrehöfen und deren Auswirkung auf den Ofenmantel

DK 666.94.041.57.001.2

Einige Bemerkungen zum Beitrag von Dr. H. Mettler (SBZ 1969, H. 20, S. 392–397)

Von B. Barp und M. Schuch, Zürich

Einleitung

Bei grossen Drehöfen wird die Ausmauerung durch einen Blechmantel gehalten, der das Gewicht an mehrere Verstärkungsringe überträgt. Diese sogenannten Laufringe werden durch die Stützkraft der Rollen deformiert; im anschliessenden Rohr klingt diese Störung rasch ab. Die Erfahrung zeigt, dass die Ausmauerung im Bereich der Laufringe am raschesten zerstört wird.

In der Veröffentlichung von H. Mettler erschienen zwei Aussagen, die nicht ohne weiteres angenommen werden können. Einerseits ist es das Kriterium für die Ermüdung bzw. die Lebensdauer der Ausmauerung, andererseits die mathematische Behandlung der Biegemomente und Deformationen im Laufring.

Kriterium für die Ermüdung der Ausmauerung

Ebenso wie die Originalarbeit gehen auch wir von der Annahme aus, dass die am Laufring berechneten elastischen Verschiebungen, nämlich die Radialdeformation und die Krümmungsänderung direkt auf die Ausmauerung übertragen werden. Aus der Werkstoffkunde ist bekannt, dass für metallische und eine grosse Zahl nichtmetallischer Werkstoffe die Ermüdung unter wechselnder Belastung von der mittleren Spannung und der Spannungsamplitude abhängig ist.

Es erscheint also zweckmässig, das Biegemoment im Laufring bzw. die dazu proportionale Krümmungsänderung als Kriterium einzuführen, weil sich daraus eine mittlere Biegespannung und eine Biegespannungsamplitude ableiten lassen.

H. Mettler verwendet das Integral der Krümmung über den Umfang als Kriterium, ohne dies zu begründen. Der Hinweis, das verwendete Integral sei proportional zu einer Deformationsarbeit ist irreführend, da dies dimensionsmäßig unmöglich ist.

Berechnung des Biegemoments

Unser zweiter Einwand richtet sich gegen eine Näherung bei der Berechnung des Biegemomentes, die im Gegensatz zur Fachliteratur steht. Deshalb werden die entsprechenden Gleichungen hier neu hergeleitet.

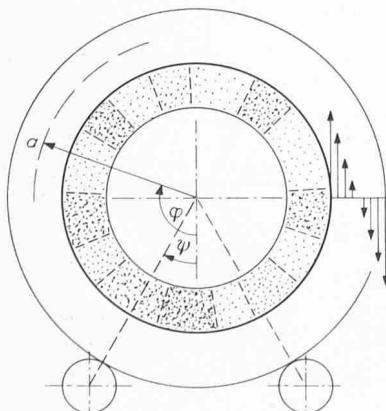
Die Bezeichnungen sind gleich wie in der Originalarbeit:

r Radius (allgemein)

w Radialdeformation

ϱ Krümmung

EJ Biegesteifigkeit des Rings (übrige siehe Bild 1)



Links:

Bild 1. Anordnung der Laufringe und der Rollen

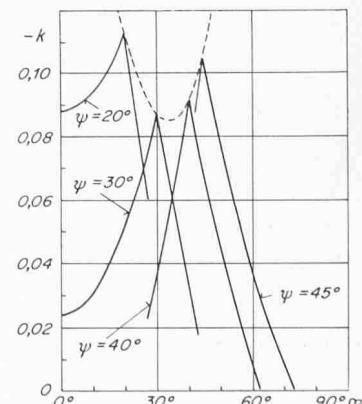
Rechts:

Bild 2. Verlauf des Biegemomentes $M(\varphi) = G \cdot a \cdot k$, worin

$$k = \frac{1}{\pi \cos \psi} \sum_{n=2}^{\infty} \frac{\cos n \varphi \cdot \cos n \psi}{(n^2 - 1)}$$

a = mittlerer Radius des Rings

G = Gewicht (massgebende Ringbelastung)



In seiner Dissertation hat Mettler nur die Verformung (Gleichung 2-5) zur Bestimmung der günstigsten Rollenstellung benutzt. Das als neues Kriterium hinzugekommene Biegemoment (2-6) lässt sich mit dem ursprünglichen Kriterium nicht in Einklang bringen.

Ergebnis

Die Krümmungsänderung bzw. das Biegemoment sollten als Kriterium für die beste Anordnung der Rollen beibehalten werden, weil sie ein Mass für die Wechselbeanspruchung

der Ausmauerung sind. Die kleinsten Biegemomente und den kleinsten Unterschied zwischen deren Extremwerten erhält man für $\psi = 30$ bis 35° (siehe Bild 2). Bei grossen Öfen ist die Stellung der Laufrollen nicht nur für die Ausmauerung von Bedeutung, denn mit zunehmendem ψ wird die Stützkraft der Rollen und die Breite der Fundamente grösser. Der Vorschlag, die Rollen unter 45° anzurichten, muss deshalb abgelehnt werden.

Adresse der Verfasser: *B. Barp, dipl. Ing., und M. Schurch, dipl. Ing.*, Forschungsabteilung der Escher Wyss AG, Zürich.

Auf Trinidad wird Asphalt aus einem See gewonnen

DK 553.985.1

Trinidad, eine Insel vor der Küste Venezuelas, von wenigen tausend Menschen bewohnt, birgt eines der seltsamsten und weitgehend unbekannten Naturwunder der Welt. Es ist der Asphaltsee von *La Brea* (Brea bedeutet auf Spanisch «Teer»). Aus diesem See, der in seiner Gesamtheit eine zähe, trügflüssige Masse darstellt, wird ein nicht unbeträchtlicher Teil des auf der Erde vor allem für den Strassenbau verwendeten Asphalts gewonnen.

So bedeutsam dieser Naturschatz für das wirtschaftliche Leben der Insel auch sein mag: die Arbeit, die hier geleistet werden muss, zählt mit zu den härtesten auf der ganzen Welt. Für die Neger und Mulatten, die hier täglich die Asphaltbrocken aus dem See holen – Asphalt wird ähnlich gestochen wie Torf – kocht wahrhaftig die Hölle. Untertags steigen die Temperaturen am See auf 50 bis 60 °C an. Nicht einmal nachts wird es um den Asphaltsee kühl, denn er hält die Hitze des Tages noch lange gespeichert. Der See behält sein unheimliches Leben, denn an allen Stellen, an denen tagsüber Asphalt gestochen wurde, quillt aus der Tiefe die schwarze Masse unter Glucksen und Brodeln wieder nach. Am Morgen liegt die Oberfläche des Sees dann wieder glatt und scheinbar unberührt vor den Arbeitern.

Bisher wurden aus dem Asphaltsee auf Trinidad fast 25 Mio t gefördert. Sein Spiegel hat sich aber nur um wenige cm gesenkt. Untersuchungen haben ergeben, dass der Asphaltsee mehr als 100 m tief ist. Die riesigen Asphaltvorräte kommen aber aus unbekannten Tiefen an die Oberfläche. Man hat an ihren Ursprung bisher nicht vordringen

können. Versenkte Messinstrumente blieben regelmässig stecken. Überhaupt ist die Entstehung des Asphaltsees auf Trinidad den Wissenschaftlern bis heute ein grosses Rätsel geblieben. Der See muss irgendwann in Urzeiten entstanden sein, denn man hat darin bereits die Knochen von Sauriern und urweltliche Baumstämme gefunden. Die meisten Fachleute sind der Ansicht, dass sich ein mächtiges Lager von Erdöl und Erdgas bei einer Naturkatastrophe mit feiner Vulkanasche vermischt hat und durch Jahrhunderte, ja vielleicht Jahrtausende hindurch als brodelnde und kochende Masse einen ehemaligen Vulkankrater füllte.

Unter den schwarzen Bewohnern von Trinidad hat der Asphaltsee stets als ein «Tor zur Hölle» gegolten. Noch vor nicht allzu langer Zeit wurden den angeblich im See hausenden Dämonen sogar Menschenopfer dargebracht. Tiere, in erster Linie Hühner und Ziegen, werden auch heute noch geopfert. In jeder Neumondnacht wird am Ufer des Sees ein schwarzer Hahn geschlachtet, dessen Blut unter dem Murmeln uralter Beschwörungen über die brodelnde, schwarze Masse des Asphaltsees verteilt wird. Wenn es aber wieder Tag wird, beginnt von neuem die harte Arbeit jener 300 bis 500 Asphaltstecher, die hier ihr schweres Brot verdienen. Die grossen Asphaltbrocken, die man fördert, werden in Öfen geschmolzen, und die zähflüssige Masse wird in Fässer abgefüllt. Mit einer Seilbahn befördert man sie dann zum Hafen, meist direkt auf die bereits wartenden Schiffe.

Adresse des Verfassers: *Werner Brander, in Firma ITG, Dürrberg 22, 4132 Muttenz.*

Neue Lokomotiven Re 6/6 der SBB

DK 621.335.2

Der Einsatz der vierachsigen Drehgestell-Lokomotiven Re 4/4 II, die demnächst hier eingehend beschrieben werden sollen, brachte eine fühlbare Beschleunigung der Schnellzüge auf den Flachlandstrecken der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Nun sollen auch auf der Gotthardlinie schnellere Verbindungen geschaffen werden. Da die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven Ae 6/6 (Beschreibung SBZ 71 [1953], H. 6, S. 73 und H. 7, S. 91) mit nur 110 km/h für Schnellzüge auf den Talstrecken den heutigen Bedürfnissen nicht mehr voll entspricht, ist vorgesehen, von den Ende 1968 bestellten 59 Lokomotiven Re 4/4 II deren 20 mit Getrieben von geändertem Übersetzungsverhältnis auszurüsten, wodurch sich einerseits die Höchstgeschwindigkeit von 140 auf 125 km/h verringert und andererseits die maximale Anhängelast bei 26 % Steigung von 460 auf 580 t vergrössert. Diese für Bergstrecken geeigneten Triebfahrzeuge erhalten die Bezeichnung Re 4/4 III. Sie stellen eine Übergangslösung dar.

Um dem dringenden Bedürfnis nach Verbesserung des Schnellzugsverkehrs auch in Zukunft entsprechen zu können, hat sich die Generaldirektion der SBB nach einem Bericht im «SBB-Nachrichtenblatt» 46 (1969), H. 12, S. 10, zur Anschaffung neuer Lokomotiven Re 6/6 mit drei zweiachsigen Triebdrehgestellen nach Bild 1 entschlossen und vorerst vier Prototypen Nr. 11601–04 in Auftrag gegeben. In Tabelle 1 sind die Hauptdaten der vier für den Bergdienst bestimmten Lokomotiven zusammengestellt. Wie ersichtlich, betragen beim neuen Fahrzeug die Höchstgeschwindigkeit 140 km/h und die Anhängelast bei 26 % Steigung und einer Geschwindigkeit von 80 km/h 800 t. Das erlaubt, die Schnellzüge auch auf den Bergstrecken mit seltenen Ausnahmen mit einer Lokomotive zu führen. Der Wegfall der Vorspannleistungen verringert beträchtlich die Kosten der Zugförderung und erleichtert die Betriebsabwicklung. Ausser der grösseren Anhängelast ergibt sich für die Strecken Zürich–Chiasso und Luzern–Chiasso eine