

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **113/114 (1939)**

Heft 20

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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: Ursachen und Bedeutung der Rissbildung an Eisenbeton-Tragwerken. — Eidgenössisches Amt für Verkehr. — Neuere Arbeiten der Architekten Frey & Schindler, Olten-Zürich. — Mitteilungen: Solidarhaftung von Architekt und Unternehmer. Automatische Grosskälteanlage für industrielle Luftkonditionierung. Eine schalldichte Kammer. Ein mächtiger norwegischer Lokomotivtyp. Eine grosse Heber-Anlage. Eine

Trolleybuslinie in Zürich. Die Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns. — Wettbewerbe: Schulhaus mit Turnhalle und Kanzleiräumen in Hünenberg (Kt. Zug). «Pavillon Galland» im Altersasyl Vevy (Genf). Plastischer Schmuck am Quai Gustave Ador in Genf. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Ursachen und Bedeutung der Rissbildung an Eisenbeton-Tragwerken

Von Dipl. Ing. J. BÄCHTOLD, bei Locher & Cie., Zürich¹⁾

Risse im Eisenbeton lassen darauf schliessen, dass eine Relativbewegung zwischen Stahl und Beton stattgefunden hat und der Verbund, wenigstens stellenweise, zerstört ist (Abb. 1a). Diese Relativbewegung ist bedingt durch die verschiedene Dehnbarkeit von Beton und Stahl. Beton allein kann im günstigsten Fall eine Dehnung von 0,2‰ erleiden. Würde sich der Beton in Verbindung mit Armierung gleich verhalten wie unarmiert, so müssten Stahlzugspannungen von über 400 kg/cm² — entsprechend Dehnungen von über 0,2‰ — stets Risse im Beton zur Folge haben. Ein solches unverändertes Verhalten des Betons ergäbe eine Spannungsverteilung zwischen zwei Rissen gemäss Abb. 1b. Die Adhäsion ist gestört. Die Spannungsübertragung zwischen Stahl und Beton erfolgt durch Haft- bzw. Gleitreibung, hauptsächlich erzeugt durch den Schwinddruck, den der Beton

Obschon diese angenommene einfache Spannungsverteilung der Wirklichkeit nicht ganz entspricht, erlauben die obigen Formeln, Distanz und Grösse der zu erwartenden Risse angenähert zu bestimmen, bzw. die notwendige Armierung zu ermitteln, um die Rissbildung innerhalb gewisser Grenzen zu halten. Dass die tatsächlichen Verhältnisse komplizierter sind, als sie oben angenommen wurden, beweist schon die Erfahrung, dass oft Dehnungen weit über 0,2‰ ohne Rissbildung vorkommen. Ueber die Vergrösserung der Dehnbarkeit des Betons in Verbindung mit Eisen und Stahl geben die Versuche von Emperger, Graf, Abrams, Glanville und andern Aufschluss. Der Beton kann in unmittelbarer Nähe der Stahloberfläche zu sehr grossen Dehnungen gezwungen werden (Abb. 2a). Werden, um dies zu beweisen, Stahlstäbe mit einer dünnen Betonschicht umhüllt und auf Zug beansprucht, so ist die Dehnbarkeit der Betonhülle umso grösser, je geringer ihre Stärke ist (Abb. 2b). Bei 20 cm und mehr Betonstärke ist die Dehnbarkeit gleich wie beim unarmierten Beton; bei 4 cm Umhüllung um rd. 50% grösser und die eigentliche Zementhaut von weniger als 1 mm Stärke kann Dehnungen von 4‰ und mehr ausführen, ohne zu reißen (Abb. 2b). Aus Abb. 2a kann ferner der Schluss gezogen werden, dass bei Ueberschreitung der Dehnbarkeit der Betonoberfläche ein Riss nicht unbedingt bis zur Stahleinlage durchgehen muss. Dringt aber bei sehr grosser Dehnung ein Riss doch bis zur Armierung vor, so beschränken die erzwungenen, teils elastischen, teils plastischen Dehnungen die Trennung zwischen Stahl und Beton auf die unmittelbare Umgebung des Risses. Die Haftung bleibt daher auch nach Eintritt von Rissen grösstenteils intakt, und die Spannungsverteilung ist nicht unetzig und sprunghaft, sondern ausgeglichen, etwa gemäss Abb. 3.

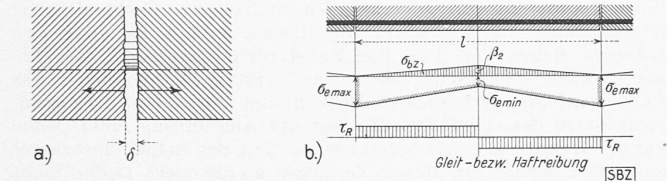


Abb. 1. Vollständiges Lösen des Zusammenhanges zwischen Stahl und Beton; keine elastische und plastische Dehnung des Betons in der Nähe der Armierung

auf den Stahl ausübt. Durch die Haftspannungen, die in Form von Reibung ungefähr gleichmässig verteilt sind, wird ein Teil der Zugkraft vom Stahl auf den Beton übertragen, der erste also entlastet. Dies geht soweit, bis die Zugfestigkeit des Betons (βz) erreicht ist. Ist die Zugkraft des Stabes oder Balkens zwischen zwei Rissen unveränderlich, so liegt die Stelle grösster Betonzugspannungen in der Mitte. Hier wechselt die Haftspannung das Vorzeichen, die Stahlzugspannungen nehmen wieder zu und die Betonzugspannungen ab bis auf 0 beim nächsten Riss. Im Rissquerschnitt entspricht die Stahlspannung der rechnerischen (σe max). Das σe min zwischen zwei Rissen lässt sich berechnen aus:

$$\sigma_{e \min} = \sigma_{e \max} - \tau_R \frac{F_u}{F_e} \frac{l}{2}$$

Darin bedeuten τR die Haftspannung (Reibung), Fu die Stahloberfläche pro Längeneinheit, Fe den Stahlquerschnitt und l die Rissdistanz. Aus der Ueberlegung heraus, dass die Rissdistanz l das Doppelte der Strecke ist, die es braucht, um die Betonzugspannungen von 0 auf βz anwachsen zu lassen, kann l berechnet werden nach der Formel $l = \frac{2 F_b \beta_z}{\tau_R F_u}$. Darin bedeuten Fb den Betonquerschnitt — bei Biegung der halbe Querschnitt der Betonzugzone — und βz die Betonzugfestigkeit. Aus der Differenz der Betondehnung und der Stahldehnung ergibt sich die Rissweite:

$$\delta = \left\{ \frac{\sigma_{e \max} + \sigma_{e \min}}{E_e} - \frac{\beta_z}{E_b} \right\} \frac{l}{2}$$

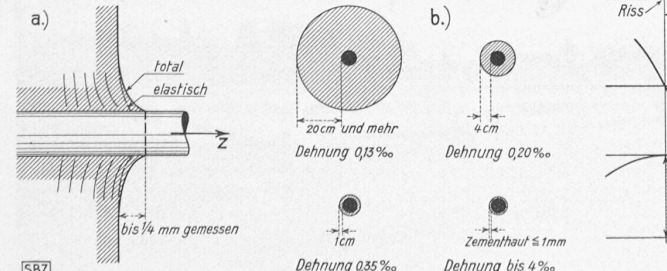


Abb. 2. Elastische und plastische Dehnung des Betons nahe der Oberfläche der Armierung

Wie bereits früher erwähnt, kann die Rissbildung trotz etwas anderer Spannungsverteilung nach den dort abgeleiteten Formeln abgeschätzt werden, wenn anstelle der normalen Betondehnung bzw. Betonzugfestigkeit die der Betonüberdeckung entsprechenden grösseren Werte eingesetzt werden. Die Ueberlegungen, die zu den Formeln für die Rissdistanz und Rissweite geführt haben, zeitigen auf jeden Fall das Ergebnis, dass die Rissweite umso kleiner ist, je geringer die Rissdistanz ist, und dass diese wiederum durch Vergrösserung der Haftfestigkeit und der Haftfläche vermindert werden kann. Für die Rissbekämpfung lässt sich somit folgende Forderung aufstellen: Es sind möglichst alle spannungserzeugenden Einflüsse zu erfassen! D. h. nicht nur die Belastungen und die normalen Temperatur- und Schwindeinflüsse sollen in Rechnung gestellt werden, sondern auch die Schwindspannungen infolge einseitiger Armierung, die verschiedenen Möglichkeiten der Behinderung der Temperatur- und Schwinddeformationen, der Einfluss des verschiedenen Schwindmasses von zusammenhängenden, aber zu verschiedenen Zeitpunkten ausgeführten Eisenbetonbauteilen sind zu berücksichtigen. Ferner sind die Spannungen aus einseitigen Temperaturänderungen infolge Sonnenbestrahlung, Schneeanhäufungen, Berührung mit dem Erdreich, mit Grund- oder Tagwasser abzuschätzen. Unter Berücksichtigung der ungünstigsten Spannungs-kombinationen ist die Dimensionierung so vorzunehmen, dass keine Zugspannungen bzw. Dehnungen entstehen, die die Dehnbarkeit des Betons übersteigen. Um diese Dehnbarkeit möglichst zu steigern, ist eine geringe, aber kompakte, dehnungsfähige Betonüberdeckung und grosse Haftung anzustreben. Die Erfüllung dieser Forderungen bedingt eine weit-

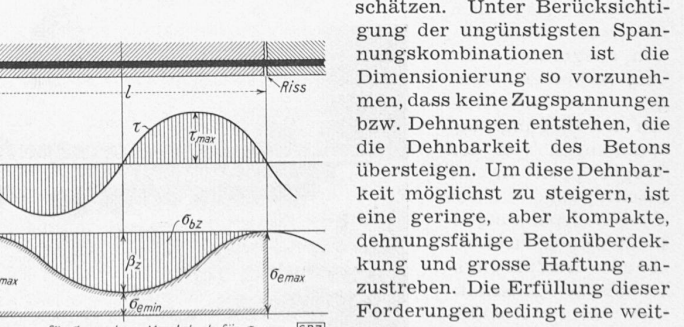


Abb. 3. Spannungsverlauf zwischen zwei Rissen der elast. und plast. Dehnung des Betons in der Nähe der Armierung

¹⁾ Auszug aus einem Referat, gehalten in der S. I. A.-Fachgruppe für Brückenbau und Hochbau am 10. Dezember 1938.