

18800 T2 ohnehin zu berücksichtigenden Ersatziperfektionen – gerechtfertigt, auf den zusätzlichen Ansatz der Ausmitte $k/4$ zu verzichten. Die praktische Relevanz dieser Frage ist allerdings nicht sehr groß, da sich bei Kranbahnträgern für schweren Betrieb, die häufig als Kastenprofile oder mit zusätzlichen Horizontalträgern ausgebildet werden, die durch die Exzentrizität $k/4$ verursachte Torsion kaum auswirkt und bei Trägern für leichten Betrieb i. d. R. die exzentrizitätslosen Beanspruchungsgruppen B1 bis B3 vorliegen.

Die Aussagen und Folgerungen in Kapitel 3 des Aufsatzes bleiben von der berücksichtigten, aber nach DIN 4132 nicht geforderten Exzentrizität unbeeinträchtigt und zutreffend. Im Rechenbeispiel des Bild 7 sinken die Spannungen infolge der Bemessungslast (Lastfaktor 1,0 in Bild 9) bei allen dargestellten Berechnungsverfahren um ca. $1,4 \text{ kN/cm}^2$, wenn die Radlast als in der Mitte der Schiene wirkend angenommen wird.

2.) Im Abschnitt 3.2.3 – Verwendung von FEM-Programmen zur Spannungsberechnung – wurde darauf hingewiesen, daß die meisten allgemeinen Stabwerksprogramme ungeeignet für die Berechnung von Kranbahnen sind, da mit ihnen die Wölbkrafttorsion nicht berücksichtigt werden kann. Als Reaktion auf den Artikel hat der Autor neben dem oben abgedruckten Leserbrief von Herrn Dr.-Ing. Böhm einige weitere dankenswerte Hinweise auf Stabwerksprogramme erhalten, die die geforderte Randbedingung erfüllen. Das Programm BTII der Friedrich+Lochner GmbH wurde dabei in den Zuschriften am häufigsten erwähnt. Zum Abschnitt 3.2.3 ist ergänzend anzumerken, daß Stabwerksprogramme, deren Balkenelemente die Steifigkeiten und Spannungen aus der Wölbkrafttorsion berücksichtigen, eine sehr effiziente Berechnung von Kranbahnträgern erlauben.

3.) Der die Tragfähigkeit beschreibende Grenzlastfaktor des Beispiels nach Bild 7 des Artikels bei einer Berechnung ohne Ansatz der Wölbkrafttorsion wurde in Tabelle 1 fälschlicherweise mit 0,52 angegeben. Tatsächlich beträgt er 0,69. Die zugehörige Kurve F in Bild 9 verändert sich entsprechend, ihre Anfangstangente entspricht in etwa denjenigen der Kurven A, B, C und E. Die Einstufung des Verfahrens als „unwirtschaftlich“ bleibt unverändert.

Im Flußdiagramm des Beulnachweises (Bild 11 auf S. 837) muß es im Kasten „Knickstabähnliches Verhalten in y-Richtung“ richtig heißen:

$$\kappa_{yK} = 1 / \left(k + \sqrt{k^2 - \bar{\lambda}_{py}^2} \right)$$

Im Kasten „Gegeben:“ hinter σ_{x0} ist „ τ “ anstelle „ t “ zu setzen. Im ganzen Diagramm ist „ τ_x “ durch „ τ “ zu ersetzen.

Prof. Dr.-Ing. Christoph Seeßelberg

Termine

AQS-Geschäftsführerseminar

Termin: 5. Mai 1998

Ort: Würzburg

Themen:

- Integrierte Managementsysteme
- Qualitätsmanagement und Schweißtechnische Qualitätsanforderungen
- SCC-Zertifikat (Sicherheit, Gesundheit, Umweltschutz) aus der Sicht eines Bauherrn und Hinweise zur Einführung durch die Berufsgenossenschaft
- Umweltmanagement (Überblick)
- Umweltmanagement aus Sicht von Banken und Versicherungen
- Projektinformationssysteme/Projektmanagement

Auskünfte und Anmeldung:

Arbeitsgemeinschaft für die Entwicklung von Qualitätssystemen e. V. (AQS), Postfach 101740, 75117 Pforzheim

Tel.: 0 72 31/35 10 78

Fax: 0 72 31/31 42 71

Ausgeführte Baulösungen aus Stahl für besondere Anforderungen

Termin: 26. Mai 1998

Ort: Wuppertal

Themen:

- Neue Schwebobahn-Haltestelle Kluse der Schwebobahn Wuppertal
- S- und U-Bahnhöfe in Dortmund und Oberhausen
- Demontierbare und wiederaufbaubare Parkhäuser
- Solar-Bürohäuser
- Stadttorhaus Düsseldorf
- Messehalle 13, Hannover
- Arena Oberhausen

Auskünfte und Anmeldung:

Institut Feuerverzinken GmbH, Sohnstraße 70, 40237 Düsseldorf

Tel.: 02 11/679 00 04

Fax: 02 11/68 95 99

Darmstädter Stahlbautreffen

Termin: 18. und 19. Juni 1998

Ort: Darmstadt

Themen:

- Wirtschaftliche und umweltfreundliche Lösungen für den Korrosionsschutz im Stahlbau
- Korrosionsschutz stationär und auf der Baustelle – Erfahrungen aus der Praxis
- Korrosionsschutz – Anforderungen des Bauherrn an Schutzsysteme und Ausführung
- Feuerverzinken für den Stahlbau – Grundlagen, Normung, Ausführung
- Verbundtragwerke aus Stahl und Beton – DIN 18800 Teil 5
- Baulicher Brandschutz im Verbundbau nach EC 4, Teil 1–2

– Verschiebliche Rahmen mit Verbundbauteilen nach DIN 18800, Teil 5

Auskünfte und Anmeldung:

Technische Universität Darmstadt, Institut für Stahlbau und Werkstoffmechanik, Alexanderstraße 7, 64289 Darmstadt

Tel.: 0 61 51/1 621 45

Fax: 0 61 51/16 32 45

20. Darmstädter Massivbau-Seminar

Termin: 6 und 7. Oktober 1998

Ort: Darmstadt

Themen:

- Einwirkungen (DIN 1055-1; EC 1)
- Bemessung von Massivbauwerken (DIN 1045-1; EC 2; DIN 1053-1; EC 6)
- Verbundbau (DIN 18800 T5; EC 4)

Auskünfte und Anmeldung:

Technische Universität Darmstadt, Institut für Massivbau, Dipl.-Ing. Eric Simon, Alexanderstraße 5, 64283 Darmstadt

Tel.: 0 61 51/16 43 84

Fax: 0 61 51/16 53 44

E-mail:

seminar@massivbau.tu-darmstadt.de

Themenvorschau

Heft 5/1998:

Schröder, D.: Ausbau einer zukunftsorientierten, umweltfreundlichen Wasserstraße

Schmidt-Vöcks, D., Röben, J.: Der Brückenbau im Rahmen der Erweiterung des Mittellandkanals

Beuke, U.: Architektur der Brücken über den MLK in der Stadtstrecke Hannover

Nolting, R.: Erneuerung der Brücke 237, Podbielskistraße, über den Mittellandkanal in Hannover

Simmank, D.: Die Brücke Pasteurallee
Rauthmann, H.: Die Brücke Schierholzstraße – MLK-Brücke Nr. 240

Struckmeyer, K.-H., Ringleben, W.: Montage und Demontage von Brücken über den Mittellandkanal

Riegert, K., Nitzsche, G.: Bau der zweiten Überführung des MLK über die Leine bei Hannover

Krebs, A.: Bautechnische Prüfung der Mittellandkanalbrücken über das Leinetal

Wagner, R.: Wetterfester Stahl im Brückenbau am Mittellandkanal

Binder, G.: Korrosionsschutz für Brücken und Stahlkonstruktionen

(Änderungen vorbehalten)