

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 26

Inhaltsverzeichnis

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: 21.02.2026

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

INHALT: Zur Berechnung von Tragfedern für Eisenbahn-Fahrzeuge. — Wettbewerb für Arbeiter-Wohnhäuser. — Das Arbeiter-Wohnhaus. — † Conradin Zschokke. — Le Congrès du génie civil de Paris 1918. — Konkurrenzen: Schulhausbauten und

öffentliche Anlage auf dem Milchbuck in Zürich. — Nekrologie: Hans Meyer. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender. — Abonnements-Einladung. Tafel 17: † Conradin Zschokke.

Band 72.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 26.

Zur Berechnung von Tragfedern für Eisenbahn-Fahrzeuge.

Von Dr. phil. K. Witaig, Ingenieur, Zürich.

Die grossen Anforderungen, welche an die modernen Fahrzeuge gestellt werden, bedingen eine gründliche Berechnung und sorgfältige Herstellung der einzelnen Teile. Es ist dies in besonderer Weise bei den verschiedensten Federtypen der Fall, die eine weitgehende Formänderung durch die Ausnützung ihrer Elastizität erfordern. Wir befassen uns insbesondere mit den Tragfedern, die die senkrechten Stosswirkungen, herrührend von Schienenstössen usw., aufzunehmen haben.

Die Elastizität dieser Federn darf wegen der Entgleisungsgefahr nicht zu klein gewählt werden. Aus diesem Grunde werden sie sehr lang ausgeführt. Die minimalen Masse betragen für Personenwagen mit Vereinslenkachsen 1500 mm, für Güterwagen 1000 mm, für Lokomotiven und Tender 900 mm. Ausnahmen gestatten die Blattfedern der Drehgestelle, wo ganze Federsysteme die äusseren Kräfte aufnehmen. Ferner verlangt die nötige Federung eine hohe Beanspruchung des Materials (näheres hierüber, sowie über die Wahl des Starrheitskoeffizienten folgt im Anschluss an die Berechnung). Es ist deshalb nötig, den Federn jene Form zu geben, die bei möglichst geringer Beanspruchung die grösste Durchbiegung ergibt. Als Federmaterial wird nur ausgezeichneter Stahl verwendet mit einer Festigkeit von 80 kg/mm² ungehärtet, und 110 kg/mm² in gehärtetem Zustand. Für gehärteten Spezialfederstahl wird eine Festigkeit von 145 kg/mm² bei 5% Dehnung (ungehärtet 12% Dehnung) vorgeschrieben.

Die Form der Federn ergibt sich, wie bekannt, aus einem nach Abbildung 1 dargestellten Körper gleicher Festigkeit mit konstanter Dicke und veränderlicher Breite, der am Ende mit der Kraft *P* belastet ist. Die Umgrenzungslinie ist eine Gerade nach der Gleichung

$$B = \frac{6P}{h^2 k_b} (l - x).$$

Man denkt sich die Platte Abbildung 1 b, nach beiden Seiten von der *x*-Axe aus, der Länge nach in *N* gleiche Teile zerschnitten und die gleich langen Abschnitte so zusammengesetzt, dass an den Enden Dreiecke entstehen (Abbildung 1 c). Die so gebildeten Einzelblätter werden aufeinander geschichtet (Abb. 1 d). Diese Ausführung mit konstanter Dicke der einzelnen Blätter ist die billigste und kommt gegenwärtig fast ausschliesslich zur Anwendung. In England wurden s. Z. Lokomotiv-Tragfedern hergestellt, bei denen die einzelnen Blätter eine konstante Breite, dagegen eine variable Dicke aufweisen nach der Gleichung $\frac{6P}{N \cdot b \cdot k_b} (l - x) = h^2$ (Parabel). Solche Federn finden sich heute noch an englischen und deutschen Lokomotiven.

Ein Mittelweg zwischen beiden Ausführungen würde sich dadurch ergeben, dass man nur die Blattenden mit veränderlicher Dicke und mit konstanter Breite ausführt. Auf diese Weise würde dem darüber liegenden Blatt eine gute Unterlage gesichert, ohne die Einsenkung zu beeinflussen. Doch auch diese Herstellungsart stellt sich teurer als jene mit konstanter Dicke und zugespitzten Blattenden.

Aus praktischen Gründen kann die Form des Körpers gleicher Festigkeit mit konstanter Blattdicke nicht genau eingehalten werden; so z. B. erhält das oberste Blatt eine durchwegs konstante Breite ohne zugespitzte Enden. Die Aufhängung der Tragfeder verlangt bei Fahrzeugen mit

Vereinslenkachsen ein Federauge zur Aufnahme der pendelnden Aufhängelaschen, die die Rückstellung der Achsen in ihre Mittellage bewerkstelligen. (Der vorgeschriebene Aufhängewinkel beträgt 30°).

Bei Lokomotiv- und Tenderfedern erfordern die gegenwärtigen Konstruktionen zwei bis drei gleich lange obere Blätter; dadurch ergibt sich die von Abb. 1 abweichende Form Abb. 2. Wie die Kurve für die Beanspruchung (Abb. 2 c) zeigt, weichen solche Federn ziemlich stark von einem Körper gleicher Festigkeit ab und zwar so, dass im Querschnitt mit dem grössten Biegemoment auch die grösste Beanspruchung auftritt.

Die klassische Formel zur Berechnung der Durchbiegung einer Feder, $f = \frac{l^2 \cdot k_b}{h \cdot E}$, liefert durch die abweichende Form der praktischen Ausführung Abbildung 2 b, gegenüber der theoretischen Linie Abbildung 1 b, keine genauen Ergebnisse mehr. Folgende, in aller Kürze durchgeführte Berechnung ergibt einen Korrektionsfaktor, der die äussere Form der Feder berücksichtigt. Für *l* kann man bei neuen Federn mit starken, gut aufgezogenen Bündeln $L - \frac{1}{6}d$ setzen (*d* = Bundbreite).

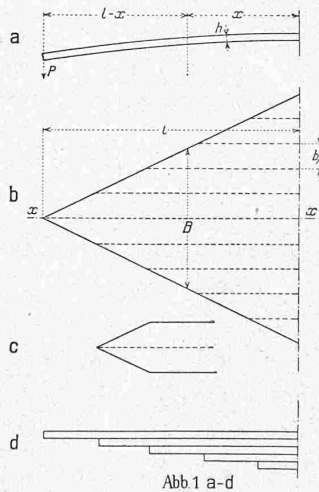


Abb. 1 a-d

- Es bezeichne:
b = Blattbreite
h = Blattdicke
N = Blattzahl in der Federmitte
n' = Blattzahl am Federende

- a* = *Nb* = abgewinkelte Breite in der Federmitte
c = *n'b* = abgewinkelte Breite am Federende
l = $L - \frac{1}{6}d$ = in die Berechnung einzusetzende Länge
y = Einsenkung im Abstand *x*
ρ = Krümmungshalbmesser der gebogenen Achse
 $2\bar{P}$ = Federbelastung in kg
k_b = Biegebbeanspruchung kg/cm²
J_x = Trägheitsmoment im Abstand *x* (cm⁴)
M_x = Biegemoment im Abstand *x* (cmkg)
E = Elastizitätsmodul
a = Dehnungskoeffizient; $\frac{1}{a} = E$

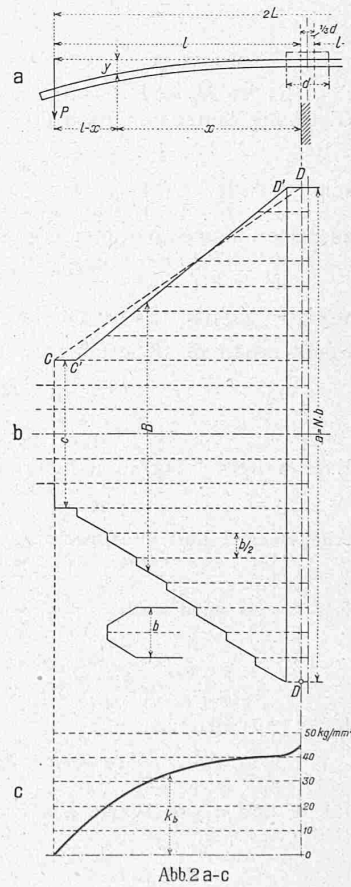


Abb. 2 a-c