

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 97/98 (1931)  
**Heft:** 21

## **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:** 22.02.2026

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

INHALT: Schwingungsdämpfer. — Reiseeindrücke aus den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. — Wohnhaus eines Arztes in Zürich-Wollishofen (mit Tafeln 8 bis 12). — „HYSPA“, I. Schweizerische Ausstellung für Gesundheitspflege und Sport, Bern 1931. — Korrespondenz. — Mitteilungen: Paternosterwerk für Automobil-Parkierung. Anwendung von Elektron-Leichtmetall in der Maschinenindustrie. Installationen des Tagbaubetriebs in der Eisenerzmine Houtte. Spitzendeckung in Dampfkraftwerken

mit Anzapfturbinen. Jubiläumstagung des Vereines deutscher Ingenieure in Köln. Die Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns. Schweizerische Elektrolokomotiven grosser Leistung in 25 Jahren der Entwicklung. — Wettbewerbe: Zweite Aarebrücke in Aarau. Protestantische Kirche und Pfarrhaus in Zürich-Wollishofen. Evang. Kirche mit Pfarrhaus in der äusseren Petersgemeinde in Basel. — Literatur. — Schweizer. Verein für die Materialprüfungen der Technik. — Mitteilungen der Vereine.

## Band 97

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

## Nr. 21

## Schwingungsdämpfer.

Von Prof. Dr. Ing. O. FÖPPL, Braunschweig, Wöhler-Institut.

Man hat sich in den letzten Jahren bemüht, die Störungen, die an einem Maschinenteil durch Impulse im Rhythmus der Eigenschwingungszahl angefacht werden, durch zusätzliche Vorrichtungen zu dämpfen. Man kann auf diese Weise z. B. Biegungsschwingungen mildern, die durch eine umlaufende Maschine an einem Bauteil (z. B. einem Träger) auftreten, oder man kann Drehschwingungen in ihrem Ausschlag verringern, die etwa an einer Dieselmachine infolge der Drehimpulse im Rhythmus der Eigenschwingungszahl der Kurbelwelle auftreten. Die Aufgabe ist in beiden Fällen die gleiche.<sup>1)</sup> Sie kann mit ganz ähnlichen Mitteln gelöst werden. Wir können deshalb im nachfolgenden beide Fälle zu gleicher Zeit behandeln.

Das vorliegende Problem hat gerade für die Kurbelwellen von Dieselmachines oder Benzinmotoren besonders grosse Bedeutung. Viele Dieselmotorenwellen, Autokurbelwellen oder Flugzeugkurbelwellen erleiden im Betrieb plötzlich und ohne vorhergehende Anzeichen einen Dauerbruch infolge Drehschwingungen, der grosse Wiederherstellungskosten verursacht und unter Umständen auch Menschenleben gefährdet. Im Nachfolgenden werden einfache Mittel besprochen, mit denen man diese Gefahr ganz wesentlich vermindern kann.

## Schwingungsdämpfer ohne Resonanz.

In Abb. 1 ist  $m_1$  eine Masse, die an einer Feder  $c_1$  befestigt ist und die zu gradlinigen Schwingungen mit der Eigenschwingungszahl  $n = \frac{30}{\pi} \sqrt{\frac{c_1}{m_1}}$  angeregt wird. Um den Schwingungsausschlag zu dämpfen, kann man an die Masse  $m_1$  ein Verlängerungsstück  $c_2$  befestigen und darauf eine Masse  $m_2$  führen, die durch Reibungskraft  $R$  an der Bewegung von  $m_1$  teilnimmt. Die gleiche Anordnung kann man sich auch als Kurbelwelle vorstellen, bei der  $c_1$  das Stück Kurbelwelle rechts vom Knotenpunkt  $p$  und  $m_1$  das Trägheitsmoment der Schwungmasse ist.  $m_2$  ist in diesem Falle das Trägheitsmoment einer Dämpfermasse, die durch Reibung von der Kurbelwelle aus beschleunigt und verzögert wird.

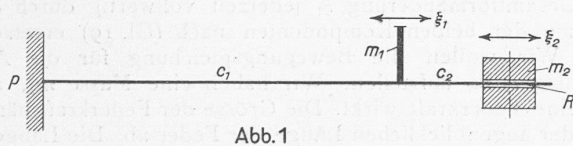


Abb. 1

Wir berechnen zunächst die dämpfende Wirkung der Anordnung nach Abb. 1. Wenn die Reibungskraft  $R$  gleich 0 ist, dann nimmt die Masse  $m_2$  an der Bewegung der Masse  $m_1$  in keiner Weise teil. Der Dämpfer hat keine Wirkung. Ebenso versagt der Dämpfer, wenn die Reibung genügend gross ist: Dann macht  $m_2$  die gleichen Bewegungen wie  $m_1$  ohne Phasenverschiebung mit, die Reibungskraft  $R$  legt keinen Weg relativ zur Stange  $c_2$  zurück. Es wird also auch keine Arbeit von der Anordnung  $c_2, m_2$  in Wärme umgesetzt.

Wenn aber die Reibungskraft  $R$  einerseits nicht null und andererseits nicht kleiner ist als die grösste auftretende Beschleunigungskraft, dann findet eine Bewegung zwischen  $m_1$  und  $m_2$  statt, die mit Energieumsetzung verbunden ist. Wir suchen den Wert, den die Reibung annehmen muss, damit die Dämpfungswirkung den grössten Wert erhält.

<sup>1)</sup> O. Föppl: Grundzüge der technischen Schwingungslehre, 2. Auflage 1931.

Die Wege der Massen  $m_1$  und  $m_2$  gegen die Ruhelage nennen wir  $\xi_1$  bzw.  $\xi_2$ . Wir setzen ferner voraus, dass die Reibungskraft  $R$  verhältnismässig mit der Relativgeschwindigkeit der beiden Massen anwächst und schreiben:

$$R = k \frac{d(\xi_2 - \xi_1)}{dt} \quad (1)$$

$k$  ist der Reibungskoeffizient.

Wir nehmen an, die Masse  $m_1$  sei beliebig gross gegenüber der Dämpfermasse  $m_2$ , sodass die Eigenschwingungszahl  $n_1 = \frac{30}{\pi} \sqrt{\frac{c_1}{m_1}}$  der Anordnung  $c_1, m_1$  durch das Aufsetzen des Dämpfers nicht beeinflusst wird. Wir setzen ferner:

$$\xi_1 = \xi_{10} \cos \omega t \quad (2)$$

darin bedeuten  $\xi_{10}$  den Grösstauschlag der Masse  $m_1$

und  $\omega$  die Winkelgeschwindigkeit  $\sqrt{\frac{c_1}{m_1}}$  der Schwingung.

Die dynamische Grundgleichung für die Masse  $m_2$  lautet:

$$m_2 \frac{d^2 \xi_2}{dt^2} = -k \frac{d(\xi_2 - \xi_1)}{dt} \quad (3)$$

Bei der Bewegung wird auf das relative Wegstück  $\frac{d(\xi_2 - \xi_1)}{dt} dt$  die Arbeit  $dA$  umgesetzt, die gleich ist Kraft mal Wegänderung. Während einer vollen Schwingung wird also der Arbeitsbetrag  $A$  umgesetzt, den wir gleich setzen können:

$$A = \int_0^{2\pi} k \frac{d(\xi_2 - \xi_1)}{dt} \frac{d(\xi_2 - \xi_1)}{dt} dt \quad (4)$$

Das Integral ist zu erstrecken von der Zeit 0 bis zur Zeit  $T = \frac{2\pi}{\omega}$ . Wir setzen  $\xi_2 - \xi_1 = \eta$  und  $\frac{d\eta}{dt} = w$ . Aus Gl. (3) wird dann unter Berücksichtigung von Gl. (2):

$$m_2 \frac{dw}{dt} - m_2 \xi_{10} \omega^2 \cos \omega t + k w = 0 \quad (5)$$

Die Lösung dieser Differentialgleichung lautet

$$w = C_1 \sin \omega t + C_2 \cos \omega t \quad (6)$$

Die Integrationskonstanten  $C_1$  und  $C_2$  bestimmen wir durch Einsetzen von Gleichung (5) in Gleichung (6):

$$C_1 m_2 \omega \cos \omega t - C_2 m_2 \omega \sin \omega t + C_1 k \sin \omega t + C_2 k \cos \omega t - m_2 \xi_{10} \omega^2 \cos \omega t = 0 \quad (7)$$

Die Glieder, die  $\sin \omega t$  enthalten, und diejenigen, die  $\cos \omega t$  enthalten, müssen je für sich zur Befriedigung der Gleichung verschwinden. Daraus folgt

$$C_1 = + \frac{m_2 \omega}{k} C_2 \quad (8)$$

$$\text{und } C_2 \left( \frac{m_2 \omega^2}{k} + k \right) = m_2 \xi_{10} \omega^2; \quad C_2 = \frac{k m_2 \omega^2 \xi_{10}}{m_2^2 \omega^2 + k^2} \quad (9)$$

Wir setzen die Werte aus Gleichung (8) und (9) in Gleichung (6) ein und erhalten:

$$w = \frac{m_2 \omega^2 \xi_{10}}{m_2^2 \omega^2 + k^2} (k \cos \omega t + m_2 \omega \sin \omega t) \quad (10)$$

Nach Gleichung (4) wird

$$A = \int_0^{2\pi} \frac{k}{\omega} w^2 d(\omega t) = \frac{k m_2^2 \omega^3 \xi_{10}^2}{(m_2^2 \omega^2 + k^2)^2} (k^2 \pi + m_2^2 \omega^2 \pi) \\ = \frac{\pi k m_2^2 \omega^3}{m_2^2 \omega^2 + k^2} \xi_{10}^2 \quad (11)$$

Um das Maximum an Dämpfungsarbeit, die auf eine Schwingung umgesetzt wird, zu erhalten, setzen wir  $\frac{dA}{dk} = 0$ . Der so ausgezeichnete Wert für den Reibungskoeffizienten  $k_0$  ist

$$k_0 = m_2 \omega \quad (12)$$