

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 32

Artikel: Ein Torsionsschwingungsdämpfer nach dem Kreiselprinzip
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56776>

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: 23.02.2026

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

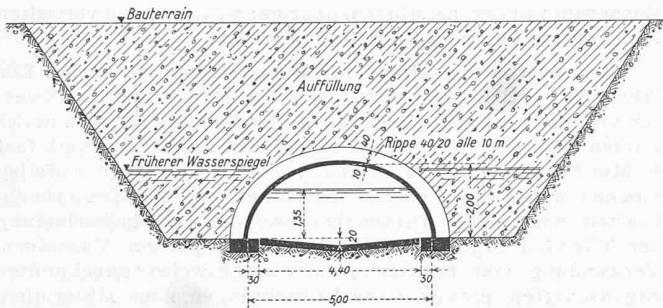


Bild 14. Eindeckung eines Kanals, 1:200

zontalschub aufgenommen werden kann. Somit ist die Berechnung sehr einfach.

Die Ausführung des Schalengewölbes erfolgte in Beton PC 300. Die äussern Flächen wurden mit einem Isolieranstrich gegen die Erdfeuchtigkeit geschützt. Bild 13 zeigt das fertige Gewölbe, bereit zum Eindecken. Dies ist mit besonderer Sorgfalt geschehen. Zuerst wurde das ganze Gewölbe mit einer rd. 20 cm starken Sandschicht überdeckt, die die Aufgabe hat, Unregelmässigkeiten in der Auffüllung auszugleichen, um die dünne Schale vor lokalen Ueberbeanspruchungen zu schützen. Ausführung der Schale: Bauunternehmung Renfer & Wetterwald, Dornach-Arlesheim.

Drittes Beispiel: Vorschlag für die Ueberdeckung eines offenen Kanals

Es handelte sich hier darum, einen Werkkanal mit einem breiten, möglichst gedrückten Gewölbe zu überdecken. Dazu wurde eine Schalenkonstruktion vorgesehen, deren Abmessungen in Bild 14 gezeigt werden. Durch die Formgebung der Schale — es wurde eine Ellipse gewählt — konnten die Schubspannungen verhältnismässig klein gehalten werden.

Schlussfolgerungen

Diese und verschiedene andere Beispiele für die Anwendung von Schalenkonstruktionen im Tiefbau haben gezeigt, dass solche nur in Spezialfällen zur Anwendung kommen können. Genaue Vergleichsrechnungen mit den klassischen Konstruktionen für diese Bauwerke zeigen, dass wohl Material, nämlich Beton und Armierungseisen, eingespart werden kann, dass aber die Schalungen wesentlich komplizierter werden und die Ausführung der Bauwerke höhere Einheitspreise verlangt, so dass vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gewöhnlich die normalen Konstruktionen günstiger sind.

Immerhin gibt es Spezialfälle, wo solche Schalenkonstruktionen zweckmässig sind, z. B. bei kurzen Durchlässen, bei denen die Stirnmauern an beiden Enden als Versteifungsrippen verwendet werden können, oder wie im Falle von Arlesheim, wo der Abruch und die Neuerstellung einer Widerlagermauer durch die Verwendung eines Schalengewölbes eingespart werden konnte. Bei grossen Kanälen, Druckleitungen und ähnlichem haben sich hingegen die Schalenkonstruktionen bei genauen Vergleichsrechnungen als teurer erwiesen, so dass sie höchstens bei herrschender Materialknappheit in Frage kommen können.

Ein Torsionsschwingungsdämpfer nach dem Kreiselprinzip

DK 621.752.4

Prof. Arnold beschreibt in «Proc. Inst. Mech. Eng.», Vol. 157, 1947, War Emergency Issue, Nr. 25 einen Schwingungsdämpfer nach Bild 1, bestehend aus einem Kreiselmechanismus, der auf einer Torsionswelle derart befestigt ist, dass seine zwei Hauptachsen senkrecht zur Axe der Torsionswelle stehen. Er ist mit Spiralfedern und einem Oelflächen-Reibungsdämpfer versehen, die eine beschränkte Schwingung um die Kreisellaxe gestatten. Diese Anordnung ist eine Verbesserung des Schlickschen Schiffskreisels. Sie ist sowohl bei hohen Schwingfrequenzen wie bei Ueberlagerungsschwingungen über eine konstante Drehzahl anwendbar. Im Gegensatz zu anderen Schwingungsdämpfern (Lanchester System und gleitende Trägheitsmassen) ist die Dämpfungswirkung des Kreiseldämpfers nicht nur von den Dimensionen, sondern auch von der Umdrehungsgeschwindigkeit des Kreiselrotors abhängig. Die Rotation der Torsionswelle erzeugt ein schwingendes Drehmoment um die Kreiselaufhängungs-

axe, die resultierenden Schwingungen der Aufhängung wirken dem störenden Erzeugungsmoment entgegen und führen gleichzeitig zur Energieaufnahme im Reibungsdämpfer. Wenn Feder und Stossdämpfer richtig gewählt sind, kann die Schwingungsamplitude unabhängig von der Schwingfrequenz des Drehmomentes in gewissen engen Grenzen gehalten werden. Je höher die Kreiselrotordrehzahl im Vergleich zur störenden Schwingfrequenz, desto kleiner ist das benötigte Schwingmoment. Da dieses sowie die Drehzahl nicht beliebig gesteigert werden können, ist die dämpfbare Schwingfrequenz begrenzt, jedoch scheint der Kreiseldämpfer in weiteren Frequenzbereichen wirksamer anwendbar zu sein als die zur Zeit bekannten Reibungsdämpfer. Wenn Ueberlagerungsschwingungen abgedämpft werden sollen, so entstehen Schwierigkeiten, wenn die mittlere Frequenz grösser als etwa ein Viertel der freien Schwingfrequenz des Kreiselsystems ist.

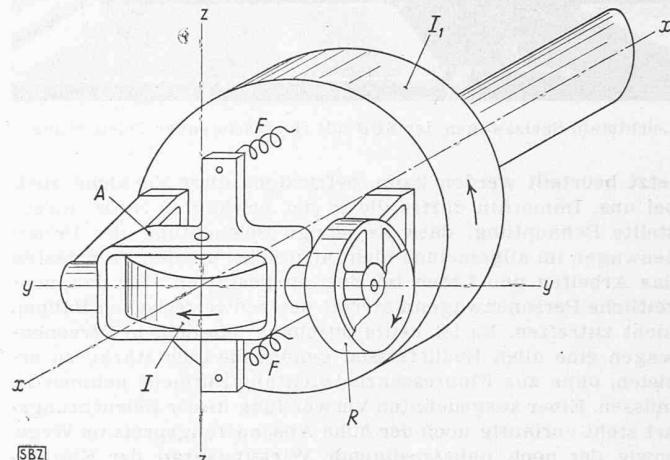


Bild 1. I Kreiselrotor, A Aufhängung, F Feder, R Reibungsdämpfer, I₁ Torsionsmasse, X-X Wellenaxe, Y-Y Aufhängungsaxe, Z-Z Kreiselrotoraxe

In der ersten praktischen Anwendung wurde der Kreiseldämpfer auf die Ritzelwelle einer Langhobelmaschine montiert, die schwere Schnittvibrationen beim Hobeln hochwertiger Stahlplatten zeigte. Der Kreiselrotor lief mit 2950 U/min, ein Elektromotor war direkt auf die Kreiselaufhängung montiert, und das Kreiselsystem war im Gleichgewicht, wenn sich das Ritzel mit 10 U/min drehte. Beim Rücklauf drückte der Dämpfer gegen einstellbare Endsperrern und war somit ausser Tätigkeit gesetzt. Die ohne Dämpfer starken Tischvibrationen wurden nach dessen Einschalten allmählich geringer und waren nach dem sechsten Schnitt mit dem Dämpfer kaum mehr merkbar. Die Oberfläche der gehobelten Platte zeigte dementsprechend ein glatteres Aussehen. Die nur allmähliche Dämpfung rührte vom ohne Dämpfer geschnittenen Profil her, das die Vibrationen der späteren Schnitte beeinflusste. Während die Maschine ohne Dämpfer die Vibrationen wegen nur mit einem Vorschub von 3,05 bis 3,65 m/s arbeiten konnte, betrug der Vorschub während des Versuches 5,35 m/s, und selbst grössere Vorschübe hätten ohne nachteilige Wirkung angewandt werden können. Leider ist die Bearbeitbarkeit verschiedener hochwertiger Stahlsorten so verschieden, dass nicht immer die gleiche Einstellung, ja sogar nicht immer die gleiche Baugrösse des Dämpfers mit gleichem Erfolg anwendbar ist. Dieser erste Versuch zeigt jedoch, dass das Prinzip sehr brauchbar ist.

MITTEILUNGEN

Fluoreszierende Beleuchtung in Eisenbahnwagen. Wir verdanken Ing. H. Huber, Chef der Abteilung für Zugförderungs- und Werkstättedienst der Generaldirektion der SBB in Bern, folgende Mitteilung: «In der Nr. 29 der SBZ befindet sich auf S. 406 eine Notiz über «Fluoreszierende Beleuchtung in Personenwagen der SNCF», worin am Schluss gesagt wird, dass diese Versuche auch bei uns volle Beachtung verdienen. Wir gestatten uns daher, darauf hinzuweisen, dass ähnliche Versuche auch in der Schweiz im Gange sind. So haben die SBB bereits einen neuen Leichtstahl-Speisewagen (Bild) mit einer solchen Beleuchtung in Betrieb. Ferner hat die PTT einen neuen Bahnpostwagen damit ausgerüstet. Soweit bis